

Bad Künigsroten 33.0
Hoppachshof 1.0

Schweinfurt
Hoppachshof 1.0



ALLTAGSRADVERKEHRSKONZEPT FÜR DEN LANDKREIS SCHWEINFURT

PROJEKTBERICHT

Auftraggeber

Landkreis Schweinfurt
Schrammstraße 1
97421 Schweinfurt

Auftragnehmer



topplan
Osteranger 16 · D-87616 Wald
© +49 (0)8302 261
info@topplan.de
www.topplan.de

Impressum

Verantwortlich für Inhalte, Bilder und Texte und
Inhaber des Urheberrechts ist topplan, Wald.

Bildnachweis:

Bilder, Texte, Gestaltungen und Grafiken
©topplan, soweit nicht anders genannt

Gender-Hinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf gleichzeitige Verwendung
der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet.
Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Stand:

Wald, Oktober 2023

Hinweis:

*Nachdruck der Inhalte, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers.
Dies gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken und Vervielfältigung
auf elektronischen Datenträgern.*



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung,
Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschafts-
fonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)

Inhaltsübersicht

1.	Über das Radverkehrskonzept	Seite 5
2.	Das Radwegenetz in Schweinfurt	Seite 7
3.	Erfasste Netz- und Qualitätskriterien	Seite 13
4.	Zielsetzungen der Förderung des Radverkehrs	Seite 19
4.1	Problemstellen und Hindernisse	Seite 21
4.2	Weiterentwicklung Radwegenetz	Seite 28
4.3	Innerörtliche Radverkehrsplanung	Seite 32
4.4	Etablierung von Standards	Seite 41
4.5	Qualitätssicherung und Fortschreibung	Seite 53
4.6	Strukturiertes Datenmanagement	Seite 58
4.7	Ausbau Radstellplätze	Seite 61
4.8	Öffentlichkeitsarbeit	Seite 74
4.9	Koordinierungsstelle Radverkehr	Seite 85
4.10	Baumaßnahmenunabhängiges Radverkehrsbudget	Seite 88
5.	Fazit und Ausblick	Seite 90

Anlagen:

- I. Alltagsradwegenetz
- II. Netz- und Qualitätskriterien
- III. Netzhierarchien
- IV. Entwicklungsmaßnahmen, Hindernisse und Gefahrenstellen

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Projektablauf	Seite 6
Abb. 2: Darstellung Alltags- und Freizeitradverkehr	Seite 8
Abb. 3: Karte Quellen und Ziele Landkreis Schweinfurt	Seite 9
Abb. 4: Kategorien Alltagsradwegenetz	Seite 11
Abb. 5: Karte Alltagsradwegenetz	Seite 12
Abb. 6: Wegebelag	Seite 14
Abb. 7: Wegezustand	Seite 15
Abb. 8: Wegebreite	Seite 16
Abb. 9: Verkehrsbelastung	Seite 17
Abb. 10: Verkehrssicherheit	Seite 17
Abb. 11: Führungsformen	Seite 18
Abb. 12: Datenblatt Problemstellen und Hindernisse	Seite 26
Abb. 13: Datenblatt Streckenbezogenen Entwicklungsmaßnahmen – Beschreibung	Seite 30
Abb. 14: Datenblatt Streckenbezogenen Entwicklungsmaßnahmen – Tabelle	Seite 31
Abb. 15: Datenblatt Streckenbezogenen Entwicklungsmaßnahmen – Karte	Seite 31
Abb. 16: Karte Netzhierarchie	Seite 44
Abb. 17: Tabelle Ausbaustandard Regionale Hauptroute	Seite 49
Abb. 18: Tabelle Ausbaustandard Regionale Route	Seite 50
Abb. 19: Tabelle Ausbaustandard Basisnetz	Seite 51
Abb. 20: Tabelle Ausbaustandard Ergänzungsnetz	Seite 52
Abb. 21: Ablaufdiagramm Vorschlag Kontrolle und Qualitätsprüfung	Seite 55
Abb. 22: Datenblatt Fahrradparken	Seite 63
Abb. 23: Bemaßung Radstellplätze	Seite 65
Abb. 24: Darstellung Mobilitätsdrehscheibe	Seite 68
Abb. 25: Aufgabenspektrum Radverkehrsbeauftragte	Seite 86

1. Über das Radverkehrskonzept

Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden, wie beim Fahrrad.

Adam Opel 1837 – 1895

Das Alltagsradverkehrskonzept des Landkreises Schweinfurt

Der Landkreis Schweinfurt arbeitet stetig daran, die regionale Daseinsvorsorge der Bürgerinnen und Bürger im Landkreis zu sichern. Ein wesentlicher Baustein ist dabei das Thema nachhaltige Mobilität. Nachdem zunächst 2019 das Mobilitätskonzept verabschiedet wurde, vertieft das im Folgenden dargestellte Alltagsradverkehrskonzept das Thema. Des Weiteren ist das Radverkehrskonzept auch ein Kernaspekt für die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Bayern e. V. (AGFK). Der Kreistag hat den Beitritt im September 2020 beschlossen.

Fokus des Konzeptes ist die Erstellung eines abgestimmten Wegenetzes für den Alltagsradverkehr im ganzen Landkreis. Die **Grafik unten** zeigt den Projektablauf. Wichtiger Baustein ist dabei die Abstimmung zwischen Baulastträgern, Städten, Gemeinden und weiteren Belangträgern. Der Einbezug aller Akteursgruppen soll das Miteinander fördern, die Akzeptanz steigern und nicht zuletzt wird so gesichert, dass alle Blickwinkel eingebracht werden.

Neben den intensiven Abstimmungsprozessen ist die Befahrung und Analyse des Radwegenetzes ein wichtiges Element, zur Erfassung und Dokumentation des Status quo. In diesem Zuge erfolgt auch eine Betrachtung von Hindernissen, Problemstellen und Entwicklungspotentialen im Radwegenetz, kombiniert mit Handlungsempfehlungen. Damit einher geht der Aufbau einer digitalen Datenbank, um Ergebnisse langfristig nutzbar zu machen.

Der folgende Bericht stellt das Vorgehen während des Projektes vor und geht insbesondere auf die Zielsetzungen zur Förderung des Radverkehrs ein, die sich der Landkreis Schweinfurt gesetzt hat.



Abb. 1: Projektablauf

2. Das Radwegenetz in Schweinfurt

Bevor auf die Details des Alltagsradverkehrskonzepts im Landkreis Schweinfurt eingegangen werden kann, ist es notwendig, einige Begrifflichkeiten zu erläutern. Daher werden nachfolgend das Alltagsradwegenetz und seine Bestandteile vorgestellt.

Was ist eigentlich ein Radwegenetz?

DAS Radwegenetz gibt es nicht. Anders als im Schienenverkehr ist die Streckenführung als solche nicht determiniert und ein Radfahrender kann (im Rahmen der Gesetze) frei wählen, wo er fahren möchte. Gleichwohl gibt es Wege, die geeigneter und weniger geeignet für Radverkehr sind. Welche das sind hängt auch stark vom Radfahrtyp ab. Wo Mountainbiker sich noch in ihrer Komfortzone bewegen, stoßen Stadtradler an ihre Grenzen. Und wo der Radpendler sich noch sicher in den fließenden Verkehr einfügt, schiebt der Gelegenheitsradler vielleicht schon sein Rad auf dem Gehsteig. Um diesen subjektiven Empfindungen gerecht zu werden, ist es sinnvoll, bereits im Zuge der Konzeption eines Radwegenetzes die Zielgruppe zu kennen und zu berücksichtigen:

- **Freizeitradwegenetz:** Wird gerne für die Naherholung genutzt, insbesondere bei schönem Wetter. Hier ist der Weg das Ziel. Der Landkreis Schweinfurt verfügt bereits über ein abgestimmtes und gut ausgeschildertes Freizeitradwegenetz.
- **Alltagsradwegenetz:** Ein Netz das ganzjährig sicher und komfortabel befahrbar ist. Die Zielerreichung steht im Fokus. Die Konzeption dieses Netzes steht im Mittelpunkt des Radverkehrskonzeptes.

Trotz dieser Differenzierung bewegen sich Radfahrende auf derselben Infrastruktur – wo keine sicher nutzbare Radinfrastruktur vorhanden ist, kommt keiner voran. Wege fallen also teils in mehrere Kategorien und sind Teil von Alltags- und Freizeitradwegenetz – Doppelnutzungen sind damit kein Problem, vielmehr Normalität. Dennoch gehen mit jeder Netzart unterschiedliche Anforderungen einher, was auch die **Grafik rechts** zeigt.

Im **Freizeitbereich** sind Erholung und das Erlebnis des Draußen seins der Grund, warum viele Menschen zum Rad greifen. Das passiert in der Regel bei schönem Wetter, guten Bedingungen und abseits des Verkehrs. Direkte Linienführungen sind nicht zwingend erforderlich und auch beim Wegezustand und -belag werden Einschränkungen akzeptiert, solange das „Gesamterlebnis“ passt.

Die Herausforderungen für den **Alltagsradverkehr** sind höher, unter anderem da davon eher urbane Gebiete betroffen sind. Dort ist die Flächenkonkurrenz hoch und bauliche Möglichkeiten sind begrenzt. Wo im Freizeitverkehr auf parallele Routen ausgewichen werden kann, nimmt der Alltagsradler keine Umwege in Kauf. Es geht – wie bei jeder zielgerichteten Mobilität – darum, möglichst schnell von A nach B zu kommen. Mehr noch als beim Kfz-Verkehr ist beim Radverkehr in aller Regel der kürzeste Weg auch der schnellste. Umwege, Zick-Zack-Kurse, schlecht befahrbare Wege und Hindernisse akzeptiert der Alltagsradfahrende deshalb nicht. Zielerreichung ist der Anspruch und wo es Zeit und Nerven kostet das Rad zu nutzen, ist der Griff zum Autoschlüssel schnell getan.

Wie können Radfahrende also sicher, schnell und komfortabel geführt werden?

Diese Fragestellungen stehen im Mittelpunkt der Planungen für den Alltagsradverkehr und sind damit auch Kernaspekt des Projektes im Landkreis Schweinfurt.

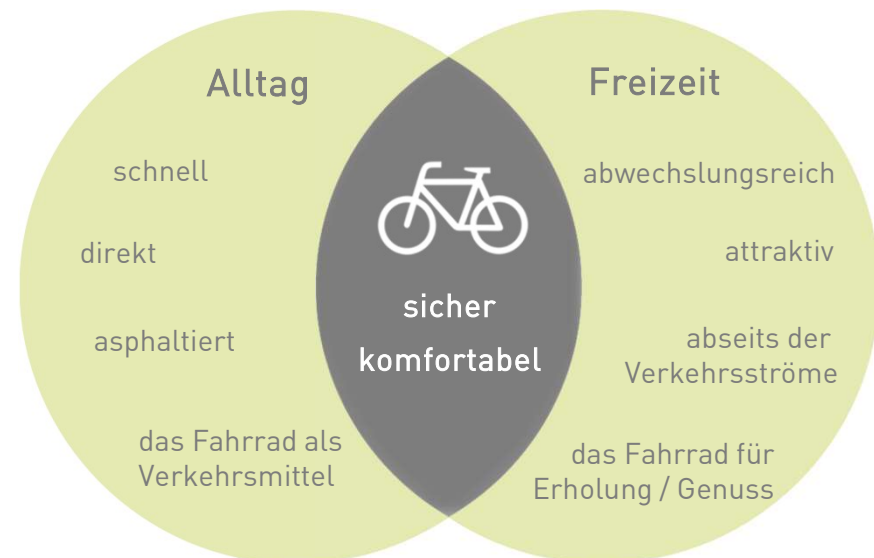


Abb. 2: Darstellung Alltags- und Freizeitradverkehr

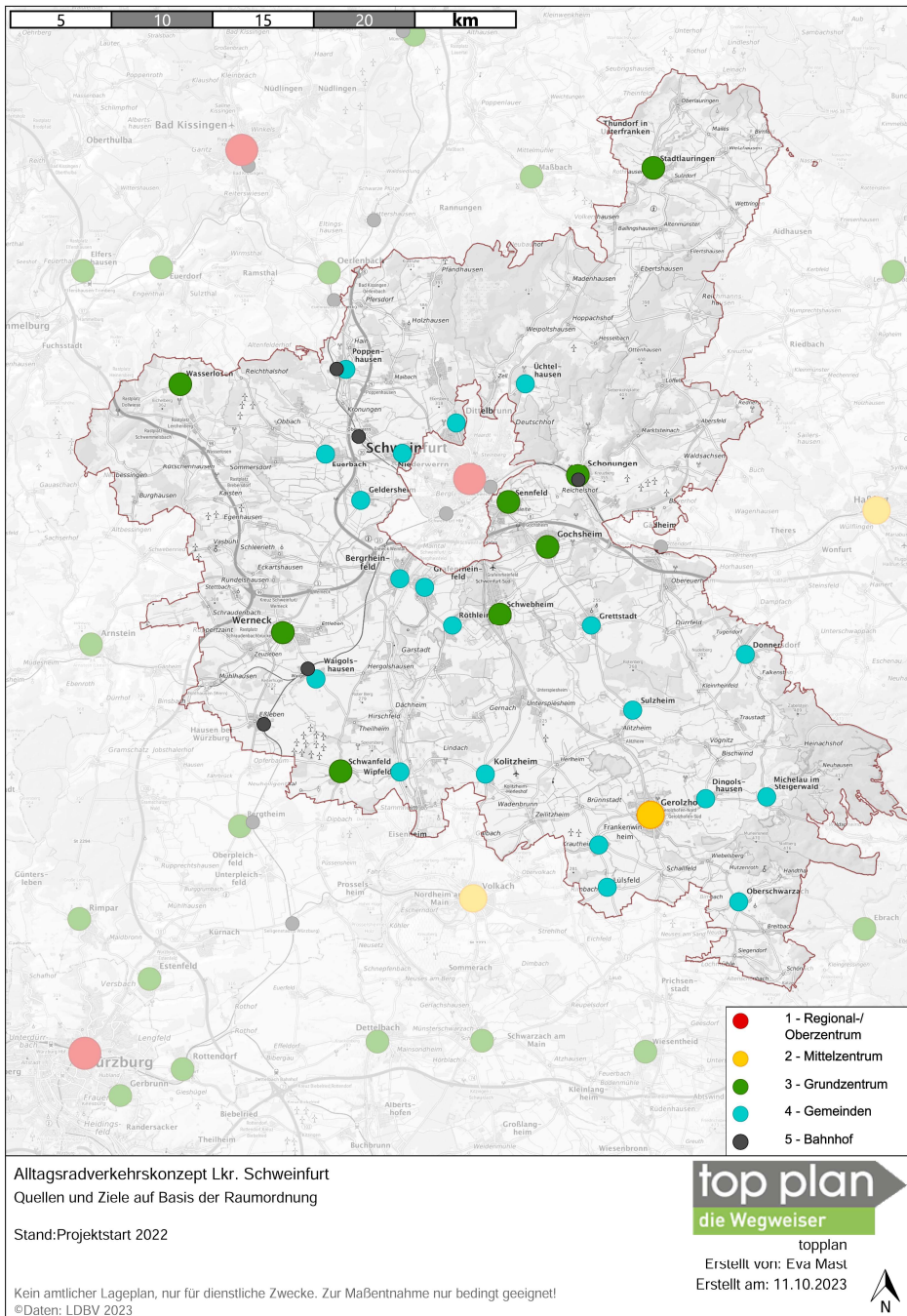


Abb. 3: Quellen und Ziele Landkreis Schweinfurt

Entstehung des Schweinfurter Radwegenetzes

Sicher, schnell und komfortabel sollte ein Radwegenetz sein. Eine zentrale Frage, besonders im Alltagsradverkehr, ist auch:

Wo möchten die Radfahrenden hin?

Um diese Frage zu beantworten kann man diverse Hilfsmittel zu Rate ziehen – Karten, Darstellungen aus dem Wirtschaftsbereich, die Landes- und Regionalplanung, Bevölkerungszahlen etc. Mit diesen Hilfsmitteln wurde zunächst von topplan ein erster Netzentwurf geschaffen.

Basis war unter anderem das ausgeschilderte Freizeitradwegenetz des Landkreises Schweinfurt. In diesem Netz gibt es eine Vielzahl an gut nutzbaren Verbindungen, die auch den Ansprüchen des Alltagsradverkehrs gerecht werden. Um keine unnötigen Parallelstrukturen zu schaffen, wurden wann immer es sinnvoll erschien, Wege des Freizeitradnetzes mit in das Alltagsradwegenetz aufgenommen. Falls es allerdings direktere oder sinnvollere Wege gab, die bis dato kein Bestandteil des Radwegenetzes waren, wurden diese als Bestandteile des Alltagsradwegenetzes ergänzt.

Neben dem vorhandenen Netz wurde die Raumstrukturkarte des Regionalplans Main-Rhön mit in die Planungen einbezogen, um die zentralen Orte im Landkreis entsprechend zu berücksichtigen. Ergänzt wurden diese zentralen Orte um die einzelnen Gemeinde-sitze und Bahnhöfe, die als Knotenpunkte des ÖPNV Relevanz für intermodale Verbindungen haben. Einblick gibt die [Karte links](#).

Insgesamt ergibt sich im Rahmen der Netzplanung ein deutlicher Fokus auf die Stadt Schweinfurt, die mit ihrer mittigen Lage einen großen Anziehungspunkt für Alltagsradfahrende bildet.

Auf diese Weise wurde ein erster Entwurf für ein Alltagsradwegenetz geschaffen und im Rahmen der Auftaktveranstaltung des Konzeptes den Gemeinden vorgestellt. Doch natürlich kann ein Netzentwurf nicht nur aus der Ferne im Büro entstehen. Die ersten Planungen sind daher als Diskussionsgrundlage zu betrachten.

Unerlässlich ist in einem solchen Projekt, dass auch diejenigen einbezogen werden, die von dem Konzept unmittelbar betroffen sind: Die Gemeinden des Landkreises, die Baulastträger, Vereine und Verbände, umliegende Landkreise und auch die Stadt Schweinfurt (um die Anschlüsse zu sichern), sowie weitere Belangsträger.

Um diesem Anspruch gerecht zu werden, gab es Abstimmungsrunden, die glücklicherweise trotz der Herausforderungen der Pandemie weitgehend in Präsenz stattfinden konnten. Bei den Terminen wurde in Kleingruppen detailliert über das Thema Radverkehr gesprochen. Diskussionsgrundlage war der erste Netzentwurf, der nun mit dem Wissen aus den Gemeinden ergänzt werden konnte.

So wurden beispielsweise Neubaugebiete, Wirtschaftsstandorte, aktuelle Planungen etc. abgefragt, um den Netzentwurf zu verfeinern. Leitfragen waren dabei:

- **Was sind wichtige Verbindungen auf regionaler Ebene?**
Durch die Frage wurde die Möglichkeit geschaffen, ggf. fehlende Verbindungen zu ergänzen und auch unnötige Verbindungen zu streichen. Insbesondere der Dialog unter den Nachbargemeinden war dabei besonders wertvoll.
- **Wo liegen wichtige Alltags-Zielpunkte für die Einwohner?**
Unter anderem wurden Pendlerströme und Alltagsziele wie Bahnhöfe, große Gewerbegebiete, große Arbeitgeber oder auch Park & Ride Standorte diskutiert.
- **Wo liegen Schwach- und Gefahrenstellen?**
Dank der Abfrage und Besprechung im Vorfeld war es möglich, die genannten Schwachstellen bei den Befahrungen vor Ort besonders detailliert zu betrachten.
- **Gibt es bereits konkrete Radverkehrs-Planungen im Gemeindegebiet?**

Auf Grund des umfassenden Prozesses konnte eine ideale Symbiose aus der sehr guten Ortskenntnis der lokalen Akteure und überregionaler Planungserfahrung entstehen.

Ergebnis war eine Entwurfsplanung des Alltagsradwegenetzes im Landkreis Schweinfurt, welche sowohl den Bestand als auch Netzlücken und Wunschlinien aufzeigt. Damit wurde die Basis für die Ortsbefahrungen und die weitere Betrachtung des Netzes geschaffen.

Ziel der Abstimmungsrunden war nicht nur, den Status quo des Radverkehrs abzubilden, es wurde auch über künftige Wünsche und Ideen gesprochen. In diesem Zusammenhang wurde das Netz in den Besprechungsrunden in verschiedene Kategorien gegliedert:

- Basisnetz Alltag
- Wunschlinien / Netzlücken
- Bau in Planung
- Vorhandene Anschlussstrecken an Netzlücken

Zum besseren Verständnis der Kategorisierung, wird nachfolgend erläutert, was welche Kategorie beinhaltet und zu bedeuten hat.

Teilbereiche der Netzplanung

Um die Entwurfsplanung in der Gesamtheit zu verstehen, ist nicht nur wichtig, zu wissen, was ein Radwegenetz ist. Auch einzelne Netzbestandteile sind von Interesse, denn Radwegenetz ist nicht gleich Radwegenetz. Nur wenn das Zusammenspiel von Basisnetz, Wunschlinien und Planungen klar ist, kann ein abgestimmtes Netz entwickelt und auf dieselben Ziele hingearbeitet werden. Im Landkreis Schweinfurt wurde nachfolgende Kategorien vergeben:

- **Basisnetz:**

Wege des Alltagsradwegenetzes, die zum aktuellen Zeitpunkt bereits als befahrbar eingestuft werden. Dies bedeutet nicht, dass kein Handlungsbedarf besteht – mäßige Wegezustände, nicht ideale Oberflächen und punktuelle Hindernisse können auch im Basisnetz auftreten und erfordern Maßnahmen.

Es ist wichtig sich zu verdeutlichen, dass es sich beim Basisnetz nicht nur um Radwege im Sinne von separaten Radverkehrsführungen handelt. Auch Straßen mit geringem bis mäßigem Verkehr und Wirtschaftswege können Teil des Basisnetzes sein.

- **Netzlücken / Wunschlinien:**

Diese Strecken sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht, bzw. nicht sicher befahrbar. Ausschlaggebendes Hindernis ist in vielen Fällen der Faktor Verkehrssicherheit. Wenn diese nicht gegeben ist, dann ist es nicht tragbar, Radfahrende dort langzuschicken, setzt man sie doch einem nicht kalkulierbaren Risiko aus.

Weiterer wichtiger Faktor ist der Wegezustand. Ist er zu schlecht, oder ein Weg unbefahrbar, ist die Aufnahme ins Basisnetz nicht möglich. Die als Netzlücke dargestellten Strecken wurden als sinnvoll und wichtig herausgearbeitet. Die andersfarbige Kategorisierung zeigt, dass Handlungsbedarf besteht, bevor eine Aufnahme ins Basisnetz möglich ist.

Für alle Schweinfurter Netzlücken wurden Datenblätter mit Detailbetrachtungen erstellt. Details zu dem Thema finden Sie auch in Abschnitt [4.2 Weiterentwicklung Radwegenetz](#).

- **Bau in Planung:**

Diese Strecken sind ein Zwischenschritt von der Wunschlinie zum Bestandsnetz. Für diese Abschnitte ist der Grunderwerb bereits gesichert – der wohl wesentlichste Faktor, wenn es um Radwegebauprojekte geht, denn mit dem Grunderwerb steht und fällt meist der Erfolg eines Bauprojektes.

Die so gekennzeichneten Strecken sind also aktuell noch nicht sicher befahrbar, aber auf dem besten Weg dorthin. Je nach Umfang und Status der Planungen variiert die Dauer, aber es kann bereits jetzt fest damit gerechnet werden, dass das Projekt zu gegebener Zeit realisiert werden wird.

- **Vorhandene Anschlussstrecke an Netzlücke:**

In diese Kategorie fallen Wege, die bereits fahrbar sind, aber ohne die Ertüchtigung einer Wunschlinie nutzlos. In der Regel sind Anschlussstrecken auf Strecken zu finden, die nur in Kombination mit einer dorthin führenden Wunschlinie sinnvoll nutzbar sind.

Das folgende Diagramm zeigt, die Verteilung der Teilbereiche der Netzplanung im Landkreis Schweinfurt. Ein Großteil des Netzes kann bereits befahren werden. Eine Kartendarstellung des Alltagsradwegenetzes ist auf der folgenden Seite und in [Anlage I](#) zu sehen.



Abb. 4: Kategorien Alltagsradwegenetz

Regionales Alltagsradwegenetz Lkr. Schweinfurt



- Bestehendes Alltagsradwegenetz
- Netzlücken
- - - - Bau in Planung
- Anschlussstrecken an Netzlücken



©Daten: LDBV

Stand: Bestandsanalyse 2022

Abb. 5: Karte Alltagsradwegenetz

3. Erfasste Netz- und Qualitätskriterien

Streckenbezogene Qualitätskriterien betreffen ganze Abschnitte und sind jeweils in verschiedene Attribute gegliedert. Für das Projekt im Landkreis Schweinfurt wurden die im Folgenden vorgestellten Kriterien erfasst.



Zu den nachfolgenden Diagrammen:

Bei Interpretation der folgenden Diagramme sind die Korrelationen zu beachten: z. B. sind viele Strecken im Radwegenetz asphaltiert und ausreichend breit – allerdings sind es ausgebaute Straßen, die Radfahrende im Mischverkehr führen. Es ist also in jedem Fall eine spezifische Detailbetrachtung nötig – z. B. auf Basis der erstellten Datenblätter.

Wegebelag (Kartendarstellung in Anlage II)

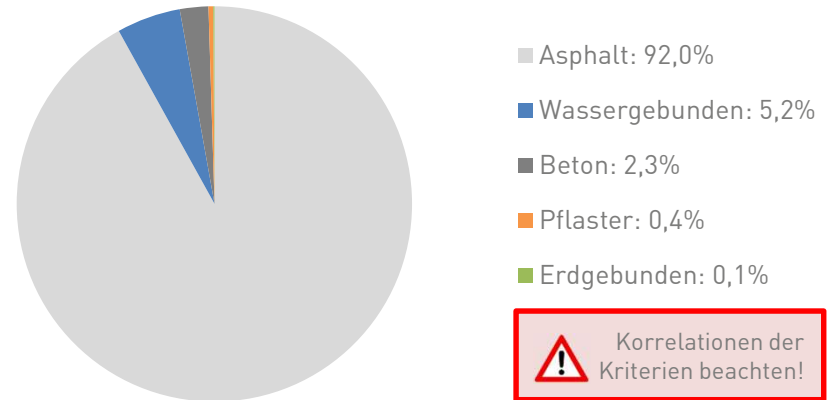


Abb. 6: Wegebelag

Der Wegebelag ist elementar für die komfortable Befahrbarkeit. Besonders im Alltagsradverkehr, wo ganzjährige Nutzbarkeit bei jeder Witterung Ziel sein sollte, ist gute Oberfläche ein Faktor, wenn es zur Entscheidung für oder gegen das Rad kommt.

Betrachtet man den Wegebelag im Landkreis Schweinfurt, sind über 90% der Wege bereits asphaltiert, was ein überdurchschnittlich hoher Anteil ist – auch im Vergleich mit anderen Landkreisen. Dieser Fakt ist für den Radverkehr sehr positiv – insbesondere, da sich auch viele der asphaltierten Strecken abseits von stark befahrenen Straßen finden, beispielsweise auf landwirtschaftlichen Wegen.

Auch der Zustand der Strecken muss in diesem Zuge berücksichtigt werden, was auch die Bilder links zeigen – Asphalt ist nicht gleich Asphalt und wassergebundene Decken sind zwar nicht ideal, können aber, wenn sie in gutem Zustand sind, eine Option sein – regelmäßige Instandhaltung ist hier entscheidend.

Bild 1: Asphaltierter Radweg in gutem Zustand – Ideal für Radfahrende.

Bild 2: Asphaltierung alleine reicht nicht aus, auch der Zustand sollte stimmen.

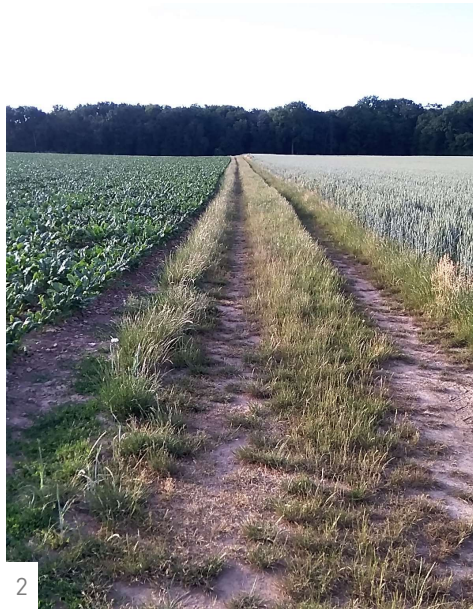
Bild 3: Wassergebundene Decke in gutem Zustand – hier kommt man gut voran.

Bild 4: Grober Schotter und beginnender Bewuchs – im Alltagsradverkehr ungeeignet.

Wegezustand (Kartendarstellung in Anlage II)



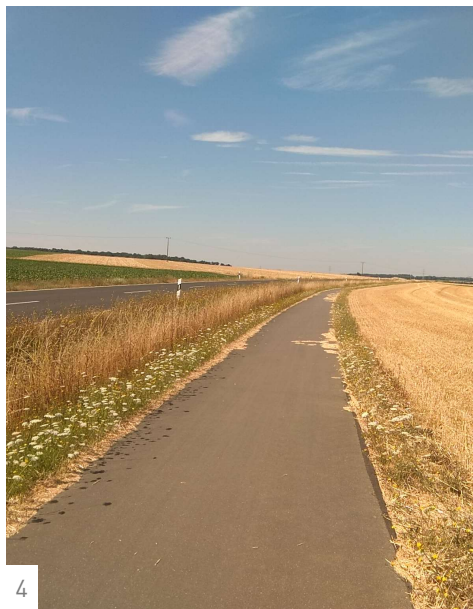
1



2



3



4

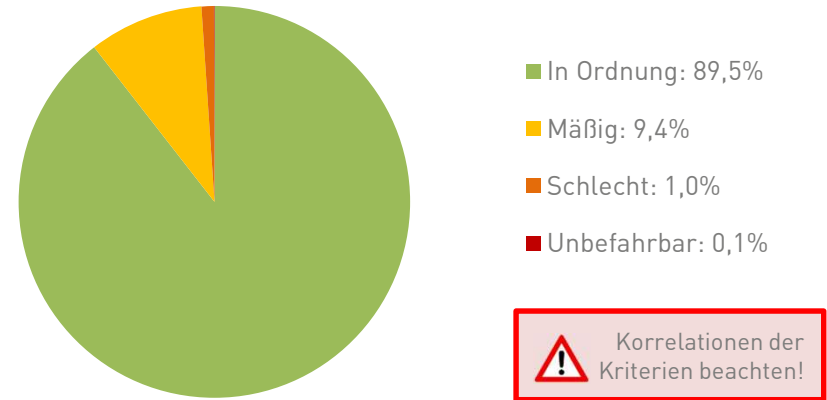


Abb. 7: Wegezustand

Wegezustand und Wegebelaag sind eng verknüpft. Ein wasser- oder erdgebundener Weg kann im Grunde fast nie in gutem Zustand sein, insbesondere wenn man ganzjährige Befahrbarkeit als Maßstab nimmt. Asphaltierte Wege in schlechtem Zustand, mit Schlaglöchern etc. bieten allerdings auch keinen Komfort und können zu einer Einstufung des Wegezustandes als „mäßig“ oder „schlecht“ führen. Mit Hilfe des Wegezustands kann der potentielle Handlungsbedarf auf Radstrecken verdeutlicht werden.

Schlechte und unbefahrbare Wege gibt es kaum, die mäßigen Abschnitte sind meist auf wassergebundenen oder gepflasterten Abschnitten zu finden. Für schlechte und unbefahrbare Wege ist Sanierung ein Muss, bei mäßigen Abschnitten ist Instandsetzung zu empfehlen. Je höher die Netzhierarchie der Strecke, desto mehr Initiative ist nötig, um den Wegezustand zu optimieren.

Bild 1: Pflaster in gutem Zustand. Dennoch ist die Fahrt nicht ganz so komfortabel, wie auf Asphalt. Nichtsdestotrotz, falls Asphaltierung nicht in Frage kommt, kann guter Pflasterbelag ein Lösungsansatz sein.

Bild 2: Kaum erkennbarer Spurweg, der ungeeignet für Radverkehr ist.

Bild 3: Wassergebundene Decke, deren Zustand in Richtung gut tendiert.

Bild 4: Asphaltierter Geh- und Radweg in gutem Zustand.

Wegebreite (Kartendarstellung in Anlage II)



1



2



3



4

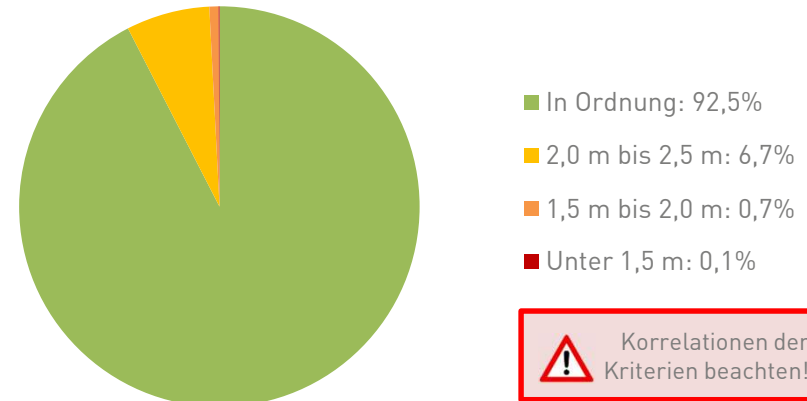


Abb. 8: Wegebreite

Ausreichende Wegebreiten ermöglichen gefahrlosen Begegnungsverkehr ohne unnötiges Abbremsen – bei täglichen Fahrten ein wichtiger Faktor. Bei Fahrbahnmarkierungen wie Schutz- oder Radfahrstreifen kommt der Faktor Sicherheit hinzu – eine zu schmale Radinfrastruktur ist problematisch. Aber auch bei Geh- und Radwegen gibt es hier immer wieder Handlungsbedarf.

Zu geringe Wegebreiten sind im Landkreis Schweinfurt selten anzutreffen. Oft handelt es sich um punktuelle Engstellen oder kurze Abschnitte mit zu geringen Breiten. Allerdings trifft man auch immer wieder auf Geh- und Radwege, die zwischen 2,0 und 2,5 m breit sind. Ein Maß, das in der Vergangenheit die Regel war, allerdings nicht mehr dem aktuellen Standard entspricht. In diesem Zusammenhang ist die Wegepflege umso wichtiger: Gut gestutzte Bankette sind ein wichtiger Faktor, denn sobald Bewuchs die Breite mindert, können die Wege nicht mehr vollumfänglich genutzt werden und der Komfort sinkt.

Bild 1: Breiter gut markierter Geh- und Radweg – Perfekt für Alltagsradverkehr.

Bild 2: Die Breite reicht kaum für ein normales Rad aus. Die Fahrt mit Lastenrad oder Kinderanhänger ist deutlich erschwert, Begegnungsverkehr kaum möglich.

Bild 3: Eher schmaler Radweg, der durch den Bewuchs noch schmaler wird.

Bild 4: Gut gestutzte Bankette ermöglichen die Nutzung der gesamten Breite.

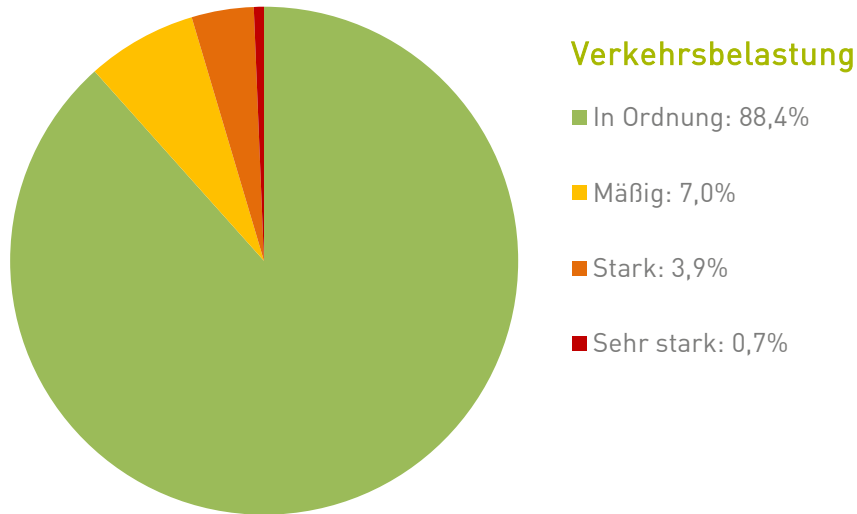
Verkehrsbelastung & Verkehrssicherheit *(Kartendarstellung in Anlage II)*

Die Verkehrsbelastung des Alltagsradwegenetzes im Landkreis Schweinfurt ist auf weiten Strecken in Ordnung. Dies ist unter anderem den vorhandenen Geh- und Radwegen und Wirtschaftswegen, die für Kfz gesperrt sind, geschuldet, aber auch verkehrsarmen Nebenstraßen. Ein Großteil der stark und sehr stark befahrenen Strecken sind Wunschlinien, die aktuell nicht sicher fahrbar sind – unter anderem aufgrund der Verkehrsbelastung.

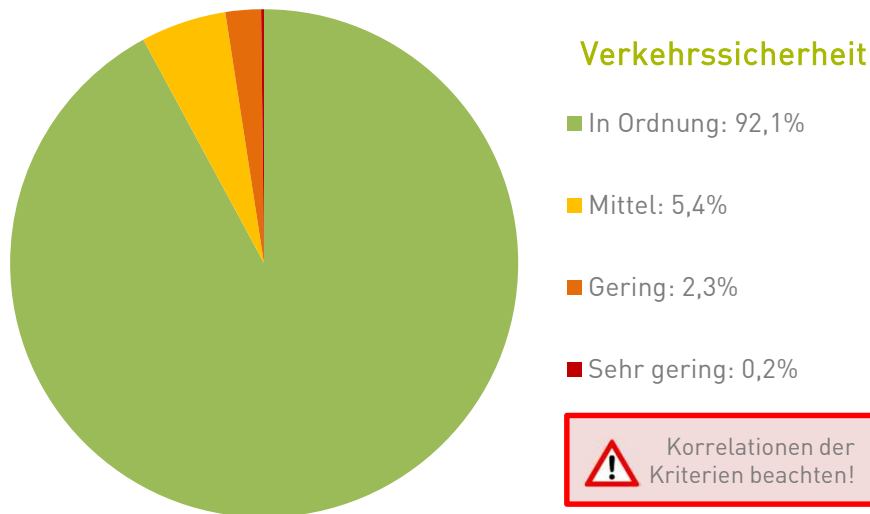
Die Verkehrsbelastung ist letzten Endes allerdings nur ein Hilfsmittel, um einen viel relevanteren Faktor zu untermauern: die Verkehrssicherheit. Denn am Ende des Tages ist das Ziel des Projektes, dass ein Radwegenetz entsteht, das durchgehend und komfortabel befahrbar ist, aber letztendlich vor allem eins: sicher.

Dies kann auf verschiedenen Wegen erreicht werden: Verkehrsarme Nebenstraßen können ebenso sicher befahrbar sein, wie separate Radverkehrsführungen oder Wirtschaftswege. Schade, aber nicht ungewöhnlich ist, dass viele der vorhandenen Geh- und Radwege am Ortseingang enden und am Ortsausgang wieder beginnen. Die Ortsdurchfahrt selbst muss im Mischverkehr befahren werden und das bei teilweise sehr starkem Verkehr. Die Geschwindigkeiten sind zwar gedrosselt, dennoch ist die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn in vielen Fällen unangenehm. Das hängt auch damit zusammen, dass viele Ortsdurchfahrten auf Grund der Bebauung eng sind und der vorgegebene Überholabstand von 1,5 m nicht eingehalten wird. Um Abhilfe zu schaffen, bieten die verschiedenen Führungsformen des Radverkehrs einen ersten Ansatzpunkt. Die verschiedenen Möglichkeiten bieten die Chance, aktiv zu werden und auch innerorts die Verkehrssicherheit zu verbessern. Einen kurzen Einblick geben die folgenden Seiten.

Grafiken: Die Grafiken zeigen, dass Verkehrssicherheit und Verkehrsbelastung eng verbunden sind. Doch während die Verkehrsbelastung sich rein auf Zahlen konzentriert, fließen bei der Verkehrssicherheit weitere Faktoren, wie Geschwindigkeiten des Verkehrs, Sicht, Topographie etc. ein.



1 Abb. 9: Verkehrsbelastung



2 Abb. 10: Verkehrssicherheit

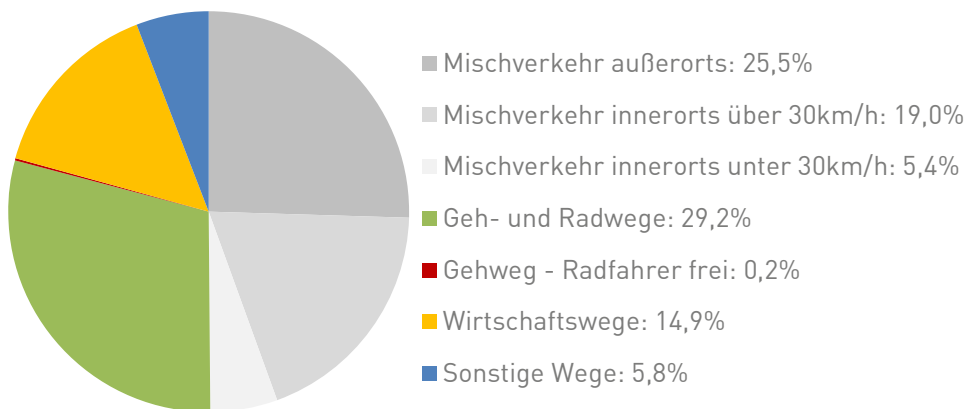


Abb. 11: Führungsformen



Führungsform (Kartendarstellung in Anlage II)

Die Führungsform ist mehr als nur ein Qualitätskriterium – sie zeigt, wie Radfahrende in den Verkehr integriert werden. Dank vielfältiger Führungsformen kann die Situation des Radverkehrs an individuelle Gegebenheiten vor Ort angepasst werden.

Im Landkreis Schweinfurt ist die Situation nicht schlecht. Fast ein Drittel des Alltagsradnetzes ist mit Radinfrastruktur ausgestattet (meist gemeinsame Geh- und Radwege). Hinzu kommen zahlreiche Wirtschaftswege, die von Radfahrenden genutzt werden können. Bei den als *Sonstige Wege* bezeichneten Strecken, handelt es sich um Wege, die vom Charakter her einem landwirtschaftlichen Weg gleichen, aber nicht explizit für Kfz gesperrt sind. Dennoch ist auf ihnen nicht mit Kfz-Verkehr zu rechnen. Insgesamt also eine recht positive Ausgangslage.

Doch insbesondere für Wunschlinien, die aktuell noch nicht fahrbar sind, wird meist der Bau eines Radweges erforderlich sein – teils unter schwierigen Bedingungen. Hinzu kommt die Problematik der Ortsdurchfahrten und die nicht vorhandene Radinfrastruktur auf diesen Strecken. Die [Grafik links](#) zeigt, dass auf fast 25% des Netzes innerörtlicher Mischverkehr stattfindet. Radfahr- oder Schutzstreifen gibt es auf dem abgestimmten Alltagsradwegenetz keine, ebenso wenig wie Fahrradstraßen. Teils ist dies den Verkehrsstärken, der engen Bebauung und den mangelnden Querschnitten geschuldet, dennoch wäre in diesem Bereich Potential für mehr Aktivitäten.

Nachdem in diesem Kapitel die Netz- und Qualitätskriterien vorgestellt wurden, stellt sich die Frage: Wie geht es weiter? Aufschluss gibt das folgende Kapitel, das die Zielsetzungen der Förderung des Radverkehrs im Landkreis umfassend beleuchtet.

Bild 1: Mischverkehr auf solchen Strecken ist für Radfahrende unangenehm und im schlimmsten Fall gefährlich. Es besteht Handlungsbedarf.

Bild 2: Häufig sind landwirtschaftliche Wege gut nutzbar – insbesondere, wenn sie wie im Landkreis Schweinfurt asphaltiert sind. Wenn die einzelnen Verkehrsteilnehmenden ein wenig Rücksicht aufeinander nehmen, können alle profitieren.

4. Zielsetzungen der Förderung des Radverkehrs

Wichtiger Teil des Radverkehrskonzeptes war unter anderem die Erarbeitung von Zielsetzungen zur Förderung des Radverkehrs im Landkreis Schweinfurt. Die Ziele tragen dazu bei, den Radverkehr und damit die umweltfreundliche Mobilität langfristig weiterzuentwickeln und voranzutreiben.

Nachfolgend ist eine Kurzübersicht der Ziele zu finden, bevor die einzelnen Punkte im Detail vorgestellt und erläutert werden.

Zielsetzungen zur Förderung des Radverkehrs im Landkreis Schweinfurt

1. Behebung Problemstellen und Hindernisse (ab Seite 21)

Bestehende Problemstellen und Hindernisse müssen entschärft werden, um Gefährdungen für Radfahrende und andere Verkehrsteilnehmende zu minimieren und den Komfort zu erhöhen. Hierzu erhalten die Straßenbulasträger Datenblätter, die Schritt für Schritt abgearbeitet werden sollten.

2. Ausbau und Weiterentwicklung Radwegenetz (ab Seite 28)

Netzlücken, die im Zuge des Alltagsradverkehrskonzeptes erkannt und dokumentiert wurden, sollten unter Beachtung der Ausbauprioritäten und Netzhierarchien sukzessive geschlossen und bei künftigen Planungen mit bedacht werden. Auch neu erkannte Netzlücken sollten regelmäßig ergänzt und berücksichtigt werden, um die Attraktivität des Radfahrens weiter zu steigern.

3. Innerörtliche Radverkehrsplanung (ab Seite 32)

Die innerörtliche Radverkehrsführung ist von großer Bedeutung für Sicherheit, Nutzbarkeit und Durchgängigkeit des Radwegenetzes. Besonders auf Hauptverkehrsachsen gibt es hierbei immer wieder Defizite und Entwicklungspotentiale. Das Radverkehrskonzept bildet die Grundlage für weitere innerörtliche Planungen, wobei der Fokus zunächst auf kritischen Einzelabschnitten liegen sollte. Langfristiges Ziel ist eine durchgehende Radinfrastruktur im ganzen Landkreis.

4. Etablierung landkreisweiter Standards (ab Seite 41)

Leitfaden für Infrastrukturmaßnahmen im Bereich Radverkehr sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Der Landkreis Schweinfurt empfiehlt für alle Baumaßnahmen auf seinem Gebiet die Einhaltung von Mindeststandards gemäß ERA. Zusätzlich sollen landkreisweite Standards, die über die Mindeststandards hinaus gehen, geprüft werden und dazu beitragen, Radinfrastruktur langfristig tragfähig zu gestalten.

5. Qualitätssicherung und Fortschreibung (ab Seite 53)

Um auch künftig den Überblick über die Radinfrastruktur und erforderliche Aktivitäten zu wahren, müssen die Maßnahmen des Radkonzeptes stetig aktualisiert und fortgeschrieben werden. Ausbaumaßnahmen sind dabei ebenso relevant, wie die Qualitätssicherung des Bestandes.

In diesem Zuge bietet sich die Etablierung einer regelmäßigen Qualitätskontrolle des Wegenetzes und der Radinfrastruktur an. Die gemeinsame Betrachtung von Alltags- und Freizeitradstrecken kann hier sinnvolle Synergien schaffen, die allen Radfahrenden zugutekommen.

6. Strukturiertes Datenmanagement (ab Seite 58)

Für eine erfolgreiche Qualitätssicherung und Fortschreibung (s. Punkt 5) ist ein Konzept zur Verwaltung der Radverkehrsdaten notwendig. Eine zentrale digitale GIS-Datenbank ist dabei zeitgemäß und effizient. Die Aktualisierung sollte durch die Koordinierungsstelle für Radverkehr im Landkreis erfolgen.

7. Ausbau Radstellplätze (ab Seite 61)

Gute Radabstellanlagen sind ein Kernelement der Förderung des Radverkehrs. Der Landkreis baut die Radparkanlagen in seinem Verantwortungsbereich aus und unterstützt bei Bedarf auch die Gemeinden. Ziel ist ein Netz aus dezentralen Abstellanlagen mit einheitlichen Standards.

8. Öffentlichkeitsarbeit (ab Seite 74)

Die Bevölkerung wird über Entwicklungen im Radverkehr auf dem Laufenden gehalten und mit Kampagnen zum Radfahren motiviert. Information und Motivation der Bürger über verschiedene Kanäle ist sinnvoll. Um möglichst viele Menschen zu erreichen, bieten sich auch digitale Methoden wie ein Bürgerportal, ggf. kombiniert mit einer Plattform zur Meldung von Mängeln an.

9. Koordinierungsstelle Radverkehr (ab Seite 85)

Die Förderung des Radverkehrs ist eine dauerhafte und langfristige Aufgabe, daher ist es sinnvoll, eine koordinierende Stelle im Landkreis für alle Fragen rund um den Radverkehr zu schaffen. Diese begleitet die Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes. Für effiziente Zusammenarbeit sollten auch die Gemeinden Ansprechpartner im Themenfeld Rad festlegen. So etabliert sich ein kreisweites Netzwerk Radverkehr. Regelmäßiger Austausch zwischen Gemeinden, Bulasträgern, Radbeauftragten, Politik und weiteren Akteursgruppen wird dadurch strukturiert gefördert.

10. Baumaßnahmenunabhängiges Budget Radverkehr (ab Seite 88)

Um die dargestellten Zielsetzungen umzusetzen und die Handlungsfähigkeit im Bereich Radverkehr zu sichern, wird ein entsprechendes Budget für Radverkehrsmaßnahmen bereit gestellt. Dieses soll vorrangig nicht für ohnehin geplante Baumaßnahmen genutzt werden, sondern zur darüber hinausgehenden Förderung des Radverkehrs.

4.1 Problemstellen und Hindernisse

Bestehende Problemstellen und Hindernisse müssen entschärft werden, um Gefährdungen für Radfahrende und andere Verkehrsteilnehmende zu minimieren und den Komfort zu erhöhen. Hierzu erhalten die Straßenbulasträger Datenblätter, die Schritt für Schritt abgearbeitet werden sollten.

Problemstellen und Hindernisse

Ein wichtiger Teil des Radverkehrskonzeptes war die Erfassung von Problemstellen und Hindernissen auf dem Alltagsradwegenetz des Landkreises Schweinfurt. Erfasst wurden unter anderem:

- Straßen- und Furtquerungen
- Poller und Engstellen
- Schranken und Umlaufschranken
- Gefahrenstellen durch schlechte Sichtverhältnisse
- Ungeeignete Überleitungen zwischen Führungsformen
- Defizite und Klärungsbedarf verkehrsrechtlicher Anordnungen
- Weitere Problemstellen, die in keine der Kategorien passen

Insgesamt wurden rund 300 Standorte mit Handlungsbedarf lagegenau erfasst und als Datenblätter für die einzelnen Baulastträger und Gemeinden aufbereitet. Neben der Analyse der Problemstellen und Hindernisse werden dort individuelle Lösungsmöglichkeiten zur Verbesserung der Situation vorgeschlagen. Die Empfehlungen sollten nun von den Verantwortlichen evaluiert werden, um umsetzbare Lösungen zu finden und Problemstellen zu entschärfen.

Wichtig im Zuge der Bearbeitung ist, dass alle Baulastträger in der Verantwortung sind, was die Umsetzung der Empfehlungen angeht. An einigen Standorten wird das recht schnell und unkompliziert gehen – ein Verkehrszeichen ist z. B. schnell ausgetauscht. Bei anderen Situationen kann deutlich mehr Zeitaufwand erforderlich sein – zum Beispiel, wenn die Umgestaltung eines Knotenpunkts erforderlich ist. Da der Aufwand für die einzelnen Maßnahmen sehr variabel sein kann, ist es wichtig, Schritt für Schritt vorzugehen und einfach lösbare Standorte zeitnah in Angriff zu nehmen.

Bei komplexen Maßnahmen kann zudem externe Expertise zur vertiefenden Planung hilfreich sein, sofern es an zeitlichen Kapazitäten oder entsprechendem Wissen mangelt. Wenden Sie sich bei Bedarf an die Verkehrsbehörde, Radverkehrsbeauftragte, andere Gemeinden oder Fachbüros, die Sie unterstützen können.

Die Vielfalt der Standorte mit punktuellen Problemstellen ist in diesem Fall Chance und Herausforderung zugleich. Die große Chance für die Verantwortlichen vor Ort ist, dass es unter den vielfältigen Problemstellen einige gibt, die eine zügige und unkomplizierte Bearbeitung ermöglichen. So können schnell erste Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes sichtbar werden. Die Herausforderung dabei ist, nicht nur die simplen Probleme anzugehen, sondern auch komplexe Standorte nach und nach zu bearbeiten. Ziel sollte sein, dass über die nächsten Jahre die Problemstellen beseitigt und damit der Radverkehr im Landkreis Schweinfurt nachhaltig verbessert wird.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, die Daten aktuell zu halten. Unter anderem sollte vermerkt werden, wenn Hindernisse beseitigt und Problemstellen entschärft wurden. Dem Thema widmen sich Kapitel [4.5 Qualitätssicherung und Fortschreibung](#) und [4.6 Strukturiertes Datenmanagement](#) ausführlicher.

Neben der Bearbeitung der punktuellen Problemstellen ist zu empfehlen, dass Radverkehr bei künftigen Planungen (z. B. Bauleitplanung) bestmöglich berücksichtigt wird. Feste Ansprechpartner für Mobilitätsfragen und die Belange des Radverkehrs im Landkreis und bei den Gemeinden sind in diesem Zuge sinnvoll. Dieser Aspekt wird in [Kapitel 4.9 Koordinierungsstelle Radverkehr](#) vertieft.

Die folgenden Seiten geben einen Einblick in einige der erfassten Hindernisse und Problemstellen, zeigen Lösungsansätze auf und stellen die Datenblätter näher vor, die für die einzelnen Baulastträger aufbereitet wurden. Am Ende des Kapitels ist die tabellarische Empfehlung zur zeitlichen Priorisierung diverser Maßnahmen zu finden.



1



2



3



4



5



6

Die Bilder zeigen einerseits Problemstellen, andererseits Beispiele aus dem Landkreis, wo ähnliche Problematiken bereits entschärft sind. Lernen Sie von Ihren Nachbarn und halten Sie es in diesem Fall auch gerne mit Oscar Wilde, der seinerseits schon wusste:

„Nachahmung ist die höchste Form der Anerkennung.“

- **Bild 1:** Eingeschränktes Sichtfeld im Kurvenbereich. Gegenverkehr wird erst spät gesehen. Der Bewuchs verschärft die Situation. Das ist insbesondere bei Dunkelheit oder schlechter Sicht ungünstig und zwingt Radfahrende zum Abbremsen.
- **Bild 2:** Die Mittelmarkierungen und das Warnzeichen sorgen für klarere Verhältnisse. Pfeile für die jeweilige Fahrtrichtung könnten noch ergänzt werden.
- **Bild 3:** Umlaufschranken sind ein Hindernis für Radfahrende, komfortables und zügiges Fahren wird stark erschwert. Insbesondere für Kinderanhänger oder Lastenräder ist im Beispielbild die Durchfahrt kaum möglich.
- **Bild 4:** Die Poller ermöglichen Dank ausreichendem Abstand eine komfortable Durchfahrt, auch bei Begegnungsverkehr. Die Bodenmarkierungen sorgen dafür, dass bei der Fahrt in Gruppen auch die hinten Fahrenden das Hindernis wahrnehmen können. Die Poller sollten zudem mit Signalfarbe markiert werden.
- **Bild 5:** Der gemeinsame Geh- und Radweg endet plötzlich. Die Radfahrenden werden alleine gelassen und müssen abrupt in den Mischverkehr einfädeln.
- **Bild 6:** Die Überleitung in den Mischverkehr ist fließend. Die Radfahrenden werden mit deutlichen Markierungen geführt, so dass auch für den Kfz-Verkehr die Führung ersichtlich ist. Zudem wurde darauf geachtet, dass keine störenden Bordsteinkanten die Fahrt beeinträchtigen.

Positive Führung durch Markierungen

Die vorherige Seite hat es bereits gezeigt: In vielen Fällen sind Bodenmarkierungen ein hilfreiches Mittel, um mit wenig Aufwand eine große Wirkung zu erzielen. Im Landkreis Schweinfurt werden sie bereits stellenweise eingesetzt, allerdings gibt es auch noch große ungenutzte Potentiale.

Fahrbahnmarkierungen dienen zur seitlichen Begrenzung, um auf Problemstellen aufmerksam zu machen, zur Führung an kritischen und unübersichtlichen Stellen und um die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Hinzu kommt die erhöhte Sichtbarkeit weißer Markierungen bei Dunkelheit und Nässe – vor allem auch in den Wintermonaten ein Zugewinn an Sicherheit im Radverkehr. Insbesondere auf regionalen Haupttrouten müssen bei ausreichenden Breiten seitliche Markierungen Standard sein.

Die Abbildungen zeigen Beispiele aus anderen Städten, Gemeinden und Landkreisen, wo bereits erfolgreich mit verschiedenen Markierungen gearbeitet wird. Lassen Sie sich inspirieren und nutzen Sie die Chancen guter Fahrbahnmarkierungen auch in Ihrem Landkreis!



1



2



3



4

Bild 1: Seitliche Markierung eines Geh- und Radweges. Auch bei schlechten Sichtverhältnissen und erhöhten Geschwindigkeiten ist die Wegführung so eindeutig.

Bild 2: Die gestrichelte Mittelmarkierung und die Pfeile für die Fahrtrichtungen verdeutlichen die Streckenführung. So herrscht Klarheit für Alle und das Konfliktpotential wird reduziert.

Bild 3: Die Verkehrsführung hat sich im Beispielbild deutlich verändert, unter anderem auch durch die Einrichtung einer Fahrradstraße. Klare Kommunikation im Vorfeld und eindeutige Markierungen tragen dazu bei, dass die Veränderungen für alle Verkehrsteilnehmenden ersichtlich und eindeutig sind.

Bild 4: Radfahrende werden im Vorfeld des besonders konflikthanfälligen Kreuzungsbereichs ins Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geleitet. Die Rotmarkierung schafft Aufmerksamkeit und sorgt für klare Fahrbeziehungen.

Entwicklungspotentiale

Während den Befahrungen gab es auch immer wieder Situationen, in denen Entwicklungsbedarf festgestellt werden musste. Auf vier Beispiele soll hier stellvertretend eingegangen werden:

- **Bild 1:** Eine gut markierte Radfurf mit Fahrradpiktogramm führt auf eine Unterführung zu. Dort ist dann allerdings VZ 239 „Gehweg“ und der Hinweis „Radfahrende absteigen“ angebracht. Dem kommen Radfahrende allerdings in der Regel nicht nach. Zudem wird flüssiges Fahren verhindert, was allerdings für den Alltagsradverkehr von großer Bedeutung ist. Ein solches Schild kann also keine Dauerlösung für einen Geh- und Radweg sein – hier muss an einer radgerechten Anpassung gearbeitet werden.
- **Bild 2:** Radfahrende fahren auf eine rot markierte Furt zu. Das suggeriert Vorfahrt für den Radverkehr. Zugleich ist allerdings VZ 205 „Vorfahrt gewähren“ am Geh- und Radweg montiert. Eine missverständliche Ausschilderung, die zu Unklarheiten bei allen Verkehrsteilnehmenden führt.
- **Bild 3:** Hier wurde VZ 357 „Sackgasse“ in Kombination mit einem Radwegweiser montiert. Das kann zu Irritation führen, da davon ausgegangen werden muss, dass Radfahrende hier nicht weiter kommen. Eine einfache und schnelle Lösung ist der Austausch des Verkehrszeichens durch VZ 357-70 „Für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse“.
- **Bild 4:** VZ 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ bedeutet, dass hier keine Radfahrenden fahren dürfen. Damit dürfte die Strecke nicht in das Radwegenetz integriert werden. Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrende frei“ oder VZ 260 „Verbot für mehrspurige Kfz und Motorräder“ schaffen hier einfache Abhilfe.

Alle Beispiele wurden auch in den Datenblättern der Hindernisse und Problemstellen aufbereitet und mit Lösungsvorschlägen für die Baulastträger versehen. Die folgende Seite zeigt Gestaltung und Aufbau der Datenblätter.





Standortdaten:

Standortnummer: 09678124-47
Gemeinde: Donnersdorf
Baulastträger: Staatliches Bauamt
Lagebeschreibung:
 nördlich Donnersdorf, Mittelmühle



Gefahr:
 Straßenquerung: Furtquerung

Beschreibung:
 Es ist eine sehr verblasste und kaum noch sichtbare Furtmarkierung vorhanden. Diese wäre sinnvoll, da hier ein Gefälle ist und mit schnellem Radverkehr zu rechnen ist. Es sind keine Verkehrszeichen zur Regelung der Vorfahrt vorhanden.



Empfehlung:
 Die Markierung der Furt erneuern. Zusätzlich kann ein Fahrradpiktogramm ergänzt werden (s. Beispiel rechts). Je nach Verkehrsaufkommen kann zudem VZ 205 "Vorfahrt gewähren", kombiniert mit ZZ 1000-32 "Radverkehr kreuzt von links und rechts", für den querenden Verkehr ergänzt werden.

Anmerkungen Baulastträger:



Datenblätter Problemstellen und Hindernisse

Die Datenblätter der Problemstellen und Hindernisse im Landkreis Schweinfurt sind alle nach demselben System aufbereitet und enthalten folgende Informationen:

- **Standortnummer:** Die Nummer besteht aus dem amtlichen Gemeindegeschlüssel (AGS), kombiniert mit einer spezifischen und fortlaufend je Gemeinde vergebenen Standortnummer.
- **Gemeinde:** Name der Gemeinde oder Stadt, wo der Standort liegt
- **Baulastträger:** Verantwortlicher Baulastträger für den Standort*
- **Lagebeschreibung:** Beschreibt wo der Standort zu finden ist
- Erläuterung, ob es sich um eine **Gefahrenstelle** oder ein **Hindernis** handelt und Angabe welche Art es ist.
- **Beschreibung:** Spezifiziert, was problematisch an der Situation ist und aus welchem Grund.
- **Empfehlung:** Gibt Handlungsempfehlungen und Lösungsvorschläge für den jeweiligen Standort.
- **Anmerkungen Baulastträger:** Hier haben Baulastträger die Möglichkeit, Hinweise zu ergänzen und ggf. auf Problematiken hinzuweisen, die Verbesserungen im Wege stehen könnten.
- **Bilder:** Die Datenblätter sind in der Regel mit einem Standortfoto im oberen Bereich versehen, das einen Überblick über die Situation gibt. Je nach Standort folgen ein bis zwei Bilder mit Details der Problematik. Falls es als sinnvoll befunden wird, sind statt eines weiteren Bildes, Skizzen mit einer Verdeutlichung des Lösungsansatzes integriert.

Die Datenblätter wurden in gedruckter Form an die Baulastträger übergeben und digital bereitgestellt. Für die nachhaltige Förderung des Radverkehrs ist die schrittweise Behebung der Problemstellen und die konsequente Fortschreibung der Daten wichtig.

* Sollte es Sondervereinbarungen mit Gemeinden bezüglich Unterhalt, Pflege etc. geben, müssen die Baulasten dieser Standorte im Einzelnen angepasst werden. Eine umfassende Prüfung aller Zusatzvereinbarungen war im Rahmen des Projektes nicht möglich.

Abb. 12: Datenblatt Problemstellen und Hindernisse

Umsetzungshorizonte

Die zeitliche Einordnung dient als Anhaltspunkt und hängt von der konkreten Situation ab. Die letztendliche Umsetzung liegt bei den Baulastträgern. Richtwerte sind:

Kurzfristig: Umsetzung < 1 Jahr ● *Mittelfristig: Umsetzung in 1 – 3 Jahren* ● *Langfristig: Umsetzungshorizont > 3 Jahre*

Art des Hindernisses bzw. der Gefahrenstelle	Zeithorizont für die Umsetzung
Hindernis auf Grund der verkehrsrechtlichen Anordnung (z. B. Beschilderung)	Kurzfristig
Eingeschränktes Sichtfeld und Hindernisse durch Bewuchs	Kurzfristig
Furtmarkierungen anbringen, erneuern oder verbessern	Kurzfristig
Bodenmarkierungen ergänzen oder entfernen	Kurz- bis Mittelfristig
Beseitigung oder Verbesserung bei Pollern, Umlaufschranken oder Schranken und Engstellen	Kurz- bis Mittelfristig
Beseitigung von Oberflächenschäden, Verbesserung des Bodenbelags	Kurz- bis Mittelfristig
Verbesserung von Überleitungen zwischen Führungsformen	Mittelfristig
Anpassung der Gestaltung und Schaltung Lichtsignalanlagen	Mittelfristig
Verbesserung von Straßenquerungen	Mittel- bis Langfristig
Änderung der Verkehrsführung	Mittel- bis Langfristig
Maßnahmen an Bahngleisen, Brücken etc.	Langfristig
Verbesserung und Änderung von Kreuzungen und großen Knotenpunkten	Langfristig
Neubau von Verkehrswegen	Langfristig

4.2 Weiterentwicklung Radwegenetz

Netzlücken, die im Zuge des Alltagsradverkehrskonzeptes erkannt und dokumentiert wurden, sollten unter Beachtung der Ausbauprioritäten und Netzhierarchien sukzessive geschlossen und bei künftigen Planungen mit bedacht werden.

Auch neu erkannte Netzlücken sollten regelmäßig ergänzt und berücksichtigt werden, um die Attraktivität des Radfahrens weiter zu steigern.

Weiterentwicklung Radwegenetz

Bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes war es nicht nur Ziel, den Status quo der Radinfrastruktur zu dokumentieren. Darüber hinaus sollten auch ungenutzte Potentiale und streckenbezogene Entwicklungsmöglichkeiten erfasst werden.

Daher wurden im Zuge der Entwurfsplanung Netzlücken erarbeitet, Wunschlinien definiert und Netzhierarchien auf regionaler Ebene festgelegt. Dieses Vorgehen ist sinnvoll, damit Anregungen und Ideen nicht verloren gehen, sondern langfristig dokumentiert sind. Zudem ist es ein positives Signal an Bevölkerung und Politik, denn der Landkreis kann nun mit einem abgestimmten Plan nach außen treten und zeigen, dass eine einheitliche Linie existiert. Neben diesen eher ideellen Aspekten geht es jetzt darum, erfasste Lücken zu schließen und so die Situation des Radverkehrs vor Ort tatsächlich zu verbessern. Dafür sind die Baulastträger wichtig, liegen doch letztendlich Neubau und Lückenschlüsse in ihrer Hand.

Je nach Baulastträger gibt es verschiedene Möglichkeiten, Mittel zu akquirieren und Baumaßnahmen voranzutreiben, aber auch die Anforderungen an Verkehrsstärken etc. variieren je nach Verantwortlichkeit. So übernimmt das Staatliche Bauamt häufig erst ab einer gewissen Verkehrsbelastung die Trägerschaft für den Bau straßenbegleitender Radwege. Liegt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke darunter, ist der Bau eines Radweges in Sonderbaulast durch die Gemeinden eine Option. Für Kreisstraßen und Gemeindeverbindungsstraßen sind Entscheidungsspielräume oft etwas größer. Für alle Baulastträger ist allerdings eine der größten Herausforderungen der Grunderwerb. Damit stehen und fallen zahlreiche Radwegeprojekte, daher ist es wichtig, auch baulastträgerübergreifend aktiv zu werden. Oft ist es beispielsweise für eine Gemeinde einfacher, mit Grundstückseignern zu verhandeln und diese zu überzeugen, als für übergeordnete Behörden.

Kooperation und Beharrlichkeit sind bei der Schließung von Netzlücken unabdingbar – denn die Weiterentwicklung des Radwegenetzes ist zumeist kein Sprint, vielmehr ein Marathon.

Dass sich etwas tut in der Förderung des Radverkehrs, zeigt das Bayerische Radwegebauprogramm 2020 – 2024 für Bundes- und Staatsstraßen, mit dem neben den etablierten Fördermöglichkeiten weitere 200 Mio. Euro in Radwegesbau investiert werden. Auch das Projekt „Radnetz Bayern“, in dessen Rahmen ein überregionales Alltagsradwegenetz für ganz Bayern konzipiert werden soll, zeigt, dass Radverkehr in der Politik angekommen ist. Dadurch eröffnen sich immer wieder Chancen, wobei wichtig ist, am Ball zu bleiben und sich konstant über etwaige Förderungen zu informieren.

In der Vergangenheit hat sich als sinnvoll erwiesen, nicht erst bei Bekanntgabe von neuen Fördermöglichkeiten mit der Suche nach Projekten zu beginnen. Verfügt man bereits über Ideen und Grobplanungen ist die Handlungsfähigkeit deutlich schneller gegeben und die Aussicht von Förderungen zu profitieren steigt erheblich.

Wichtig ist, dass neben der Dokumentation der Netzlücken und Wunschlinien auch die Weiterentwicklung des Radwegenetzes forciert wird. Das bedeutet, dass auch bei künftigen Straßenbauprojekten, auf die Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs geachtet werden muss. Dies gilt natürlich für die bereits herausgearbeiteten Netzlücken, aber auch darüber hinaus sollte Radverkehr in der Planung bedacht werden. Ziel muss sein, dass bei allen Verkehrsprojekten die Prüfung der Radverkehrsbelange zum Standardvorgehen gehört.

Um dem gerecht zu werden ist es wertvoll eine Radverkehrsbeauftragte im Landratsamt zu haben, die als koordinierende Instanz die Berücksichtigung des Alltagsradwegekonzeptes in Zukunft sichert und die Abstimmung und Kommunikation mit den Baulastträgern übernimmt. Die im Radverkehrskonzept erarbeiteten streckenbezogenen Entwicklungsmaßnahmen leisten in diesem Zuge wichtige Hilfestellung. Dort sind Netzlücken, der Status quo der Planungen und wichtige Informationen zu den Strecken vermerkt. Zu jeder Maßnahme gibt es ein Datenblatt, das exemplarisch auf der folgenden Seite dargestellt ist.


Datenblätter Streckenbezogene Entwicklungsmaßnahmen

Die Datenblätter der Streckenbezogenen Entwicklungsmaßnahmen im Landkreis Schweinfurt bestehen aus drei Seiten, die Folgendes zeigen:

- **Maßnahme:** Zeigt die Länge der Strecke, den Straßennamen und eine spezifische Nummer zur einfachen Identifikation.
- **Lagebeschreibung:** Kurze Beschreibung des Streckenverlaufs
- **Baulastträger:** Verantwortlicher Baulastträger für die Strecke
- **Ausbaupriorität:** Ordnet ein, wie der Abschnitt priorisiert ist. Wichtig ist hierbei, dass es sich um eine Priorisierung im regionalen Kontext handelt. Für die einzelne Gemeinde mag die Wichtigkeit anders aussehen, dieser Fakt muss aber ggf. über eine ergänzende lokale Priorisierung abgedeckt werden.
- **Empfehlung:** Stellt die Strecke dar und gibt Anregungen.
- **Alternative:** Zeigt alternative Führungen und Lösungsansätze auf, sofern es welche geben sollte.
- **Anmerkungen Baulastträger:** Hier haben die Baulastträger die Möglichkeit, Hinweise zu ergänzen und ggf. auf Problematiken hinzuweisen. Zudem sind Ergebnisse aus Besprechungsrunden etc. vermerkt.
- **Bilder:** Pro Strecke sind zwei Bilder auf dem Datenblatt.
- **Tabelle (Beispiel auf Folgeseite):** Stellt die erfassten Streckeneigenschaften tabellarisch dar.
- **Kartenausschnitt (Beispiel auf Folgeseite):** Zeigt in einer Karte die Lage des Abschnitts.

Die Datenblätter wurden in gedruckter Form an die Baulastträger übergeben und digital bereitgestellt. Nun sollten der Ausbau forciert und die Strecken bei künftigen Baumaßnahmen berücksichtigt werden. Zudem sind Fortschreibung und Dokumentation sinnvoll, um Änderungen, die die Strecke betreffen, festzuhalten.

Entwicklungsmaßnahme



Maßnahme:
Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 1,27 km
Weyerer Straße zwischen Gochsheim und Weyer
(Nummer: 09678135-001)

Lagebeschreibung:
Verbindungsstrecke zwischen Gochsheim und Weyer

Baulastträger: Kommune

Ausbaupriorität: niedrig

Empfehlung:
Die Strecke ist breit, mit Mittelstreifen. Zustand und Sicht sind in Ordnung, allerdings gibt es ein Gefälle, was voraussichtlich zu schnellem Fahren verleitet. Zum Zeitpunkt der Befahrung war auf der Strecke kaum Verkehr.
Der Bau eines Geh- und Radweges auf den rund 700 m würde einen Lückenschluss herstellen und wäre aus diesem Grund wünschenswert. Allerdings sollten in diesem Zuge auch der unbefestigte Anschlussbereich nach Gochsheim asphaltiert werden, um durchgehende komfortable Befahrbarkeit zu sichern.

Alternativen:
Am Befahrungstag war kaum Verkehr, so dass die Fahrt im Mischverkehr als vertretbar erscheint.
Alternativ käme potentiell auch die Nutzung der im Freizeitradverkehr ausgeschilderten, nördlich verlaufenden Strecke in Frage. Diese wurde allerdings im Rahmen des Alltagsradverkehrskonzeptes nicht näher betrachtet.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Fotos




Abb. 13: Datenblatt Streckenbezogenen Entwicklungsmaßnahmen – Beschreibung

Entwicklungsmaßnahme



Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 1,27 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Führungsform	Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (über 80 km/h)	678	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Führungsform	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg	329	---
Führungsform	Sonstiges	20	---
Führungsform	Sonstiges	245	gemeinsamer Geh- und Zweirichtungsradweg
Netzhierarchie Radnetz regional	4 - regionales Basisnetz	1273	---
Verkehrsbelastung	1.500 bis 3.000 Kfz/Tag (mäßig)	678	0 bis 10 Kfz/Tag (autofrei)
Verkehrsbelastung	OK	595	---
Verkehrssicherheit Rad	mittel	678	hoch
Verkehrssicherheit Rad	OK	595	---
Wegebelag	Asphalt	349	---
Wegebelag	Asphalt	678	Asphalt
Wegebelag	wassergebundene Decke (Kies)	245	Asphalt
Wegebreite Rad	OK	595	---
Wegebreite Rad	OK	678	> 2,5 m
Wegezustand Rad	mäßig	245	mindestens gut
Wegezustand Rad	OK	349	---
Wegezustand Rad	OK	678	mindestens gut

Abb. 14: Datenblatt Streckenbezogenen Entwicklungsmaßnahmen – Tabelle

Kartenausschnitt: Weyerer Straße zwischen Gochsheim und Weyer



Abb. 15: Datenblatt Streckenbezogenen Entwicklungsmaßnahmen – Karte

4.3 Innerörtliche Radverkehrsplanung

Die innerörtliche Radverkehrsführung ist von großer Bedeutung für Sicherheit, Nutzbarkeit und Durchgängigkeit des Radwegenetzes. Besonders auf Hauptverkehrsachsen gibt es hierbei immer wieder Defizite und Entwicklungspotentiale. Das Radverkehrskonzept bildet die Grundlage für weitere innerörtliche Planungen, wobei der Fokus zunächst auf kritischen Einzelabschnitten liegen sollte. Langfristiges Ziel ist eine durchgehende Radinfrastruktur im ganzen Landkreis.

Innerörtliche Radverkehrsplanung

Neben regionalen Lückenschlüssen zeigt sich immer wieder, dass ein besonderer Knackpunkt der Förderung des Radverkehrs die inner-örtliche Führung ist. Häufig ist es so, dass sich Radfahrende entlang von Hauptverkehrsachsen außerorts auf gut ausgebauten und verkehrssicheren Radwegen, die schnelles Fahren erlauben, fortbewegen können – so auch in vielen Teilen des Landkreises Schweinfurt. Das ist gut, jedoch enden diese Wege oft abrupt am Ortseingang. Radfahrende werden in den Mischverkehr geleitet und sich selbst überlassen – oft mit einem ungeeigneten Übergang.

Bei stark befahrenen Straßen kann die innerörtliche Führung auch Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben. Laut Umfragen fühlen sich nicht einmal 10% der deutschen Bevölkerung sicher in solchen Situationen. Folge ist, dass viele Menschen auf das Rad im Alltag verzichten. Die Förderung des Radverkehrs muss daher besonders bei der (gefühlten) Verkehrssicherheit der Radfahrenden ansetzen.

Die Auswahl einer geeigneten Führungsform ist ein wichtiger Schritt bei der Suche nach geeigneten innerörtlichen Lösungsansätzen. Eine kurze Übersicht der Führungsformen des Radverkehrs findet sich auf den folgenden Seiten. Die Führungsformen des Alltagsradwegenetzes wurden, ebenso wie weitere Netz- und Qualitätskriterien, im Zuge der Ortsbefahrungen erfasst. Einen Überblick gibt **3. Erfasste Netz- und Qualitätskriterien** ab Seite 13.

Wenngleich innerörtliche Führungen von großer Bedeutung sind, würden Detailplanungen der Ortsdurchfahrten den Rahmen des Projektes sprengen. Grund ist unter anderem, dass die Führung der Radfahrenden auf Grund der zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen oft schwierig ist und individuelle Ansätze gefragt sind. Daher ist es nötig, kritische Ortsdurchfahrten im Einzelnen zu betrachten. Zu diesem Zweck sind Verkehrsschauen mit Gemeinde, Straßenbaulastträger, Radbeauftragten, Polizei und Verkehrsbehörde empfehlenswert, um gemeinsam an Lösungen zu arbeiten, unterschiedliche Perspektiven zu diskutieren und in Einklang zu bringen.

Was im Landkreis Schweinfurt aufgefallen ist: Es gibt kaum dezidierte Radverkehrsführungen innerorts. Obwohl Themen wie Fahrradstraßen, Radfahr- oder Schutzstreifen mittlerweile in der Mitte der Gesellschaft angekommen sind und immer wieder diskutiert werden, gab es bei der Ortsbefahrung keine Anwendung dieser Möglichkeiten. Mancherorts mag dies den schmalen Querschnitten geschuldet sein, allerdings kann dies nicht als vollumfängliche Begründung dienen. Den Gemeinden und Baulastträgern sei an dieser Stelle empfohlen, aktiv zu werden und sich konstruktiv mit dem Einsatz der innerörtlichen Möglichkeiten auseinanderzusetzen.

Um einen ersten Zugang zum Thema zu schaffen und die Auswahl zu vereinfachen, geben die folgenden Seiten einen Überblick über mögliche Führungsformen des Radverkehrs:

- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Getrennter Geh- und Radweg
- Fahrradstraße
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Piktogrammketten
- Gehweg – Rad frei
- Nicht benutzungspflichtiger Geh- und Radweg
- Wirtschaftswege und für Kfz gesperrte Wege
- Straßennutzung

Führungsformen des Radverkehrs



Gemeinsamer Geh- und Radweg (Bild 1):

Diese sind außerorts der Standardfall der Radverkehrsführung und eine praktikable und geeignete Führungsform.

Innerorts hingegen ist komfortables, schnelles Radfahren auf gemeinsamen Geh- und Radwegen selten möglich und es besteht ein erhöhtes Konfliktpotential mit zu Fuß Gehenden, auf Grund stark unterschiedlicher Geschwindigkeiten.

Werden gemeinsame Geh- und Radwege innerorts als Zweirichtungsradwege geführt, sind Einmündungen und Grundstückszufahrten problematisch, da Radfahrende teils aus der „falschen“ Richtung kommen, womit Kfz-Fahrende nicht unbedingt rechnen.

Insgesamt sind gemeinsame Geh- und Radwege bevorzugt außerorts anzuwenden, wobei insbesondere auf radgerechte Gestaltung von Überleitungen am Ortsein-/ausgang geachtet werden sollte.

Getrennter Geh- und Radweg (Bild 2):

Sie sind innerorts wesentlich besser geeignet, als gemeinsame Geh- und Radwege, da Fuß- und Radverkehr getrennt geführt werden. Damit werden potentielle Konflikte von vorneherein vermieden und die Radfahrenden können sich zügig und sicher bewegen.

Wichtig ist, eine deutlich markierte Trennung der Verkehrsarten. Dazu genügt das Verkehrszeichen alleine nicht – Regelfall ist ein höhengleicher Begrenzungstreifen, wobei Rad- und Fußgängerpiktogramme in regelmäßigen Abständen sinnvoll sind.

Obgleich getrennte Geh- und Radwege eine sinnvolle innerörtliche Führungsform sind, finden sie eher selten Anwendung. Ein Grund dafür sind die hohen Anforderungen an die Breiten – Querschnitte, die diese Führung ermöglichen, sind in Süddeutschland leider nur selten anzutreffen.



1

Fahrradstraße (Bild 1):

Fahrradstraßen dürfen vom Kfz-Verkehr nur genutzt werden, wenn dies explizit erlaubt wird, wobei der motorisierte Verkehr als Gast zu betrachten ist. Es gilt für alle Fahrzeuge Tempo 30. Radfahrende dürfen nebeneinander fahren und haben gegenüber Kfz-Verkehr Vorrang. Ideal ist auch eine Bevorrechtigung der Fahrradstraße bei Kreuzungen.

Sie können eingerichtet werden, wenn Radverkehr vorherrschende Verkehrsart ist oder zeitnah sein wird. Fahrradstraßen sind innerorts und außerorts möglich und bei guter Umsetzung ein Netzelement, das viel zur Stärkung des Radverkehrs beitragen kann.

Wichtig ist eine deutliche Markierung und gegebenenfalls Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit, damit alle Verkehrsteilnehmende im Bilde sind, was eine Fahrradstraße bedeutet und mit sich bringt.



2

Radfahrstreifen (Bild 2):

Sie führen den Radverkehr auf der Fahrbahn, im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs. Radfahrende haben dennoch eine eigene Fahrspur, die auch nicht überfahren werden darf, was das Sicherheitsempfinden erhöht. Zügiges und schnelles Fahren ist möglich und es sind keine gesonderten Baumaßnahmen notwendig, sofern entsprechende Breiten vorhanden sind.

Wichtig ist auch, dass Radfahrstreifen nicht plötzlich vor Ampeln, Verkehrsinseln oder Kreuzungen enden – denn Ziel sind durchgehende Radverkehrsanlagen und sichere Kreuzungen.

Radfahrstreifen sind eine geeignete innerörtliche Führungsform, sofern ausreichende Breiten eingehalten werden. Leider ist auch genau das der Grund, warum sie in kleineren Gemeinden nur selten Anwendung finden – oft reicht der Platz nicht aus.



1



2

Schutzstreifen (Bild 1):

Sie werden oft gewünscht und viel diskutiert: Schutzstreifen. Als Teil der Fahrbahn dürfen sie von Kraftfahrzeugen bei Bedarf (z. B. beim Ausweichen) überfahren werden. Ihre Anwendung ist auf den innerörtlichen Bereich beschränkt.

Es wird dringend empfohlen, sie mindestens mit dem Regemaß von 1,50 m zu markieren – nehmen Sie bitte Abstand vom Mindestmaß 1,25 m, da das eher Gefährdungen als Schutz bringt. Zudem ist es sinnvoll, in regelmäßigen Abständen, ein Fahrradpiktogramm zu markieren, um zu verdeutlichen, dass der Schutzstreifen für den Radverkehr da ist.

Großes Risiko bei Schutzstreifen ist das sogenannte „Dooring“. Markieren Sie stets einen Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen (das gilt im Übrigen auch für Radfahrstreifen).

Piktogrammkette (Bild 2):

Da dringend davon abgeraten werden muss, zu schmale Schutzstreifen zu markieren, gab es lange Zeit keine sinnvolle Alternative. Das hat sich seit kurzem geändert: Recht neu und noch nicht in der StVO verankert, ist das Thema der Piktogrammketten.

Es handelt sich dabei um auf der Fahrbahn markierte Radpiktos, mit denen keinerlei Ge- und Verbote einher gehen, die aber für mehr sichtbare Präsenz des Fahrrads im Straßenraum sorgen. Zudem zeigen sie eindeutig: Hier ist mit Radverkehr zu rechnen.

Sie sollten nicht inflationär verwendet werden, sind aber ein Lösungsansatz, wenn die Querschnitte nichts anderes erlauben und es keine alternativen Führungen gibt. Piktogrammketten können auch ein Bindeglied zwischen anderen Führungsformen sein und helfen, Lücken im Netz zumindest etwas besser für den Radverkehr zu gestalten.



Gehweg – Rad frei (Bild 1):

Die Probleme einer gemeinschaftlichen Nutzung von Flächen durch Fuß- und Radverkehr haben Sie im Abschnitt „gemeinsamer Geh- und Radweg“ gelesen. Dasselbe gilt auch für Gehwege, die mit Zusatzzeichen 1022 „Rad frei“ für Radfahrende frei gegeben sind. Allerdings darf hier nur mit Schrittempo (4-7 km/h) geradelt werden und das unabhängig vom Verkehrsaufkommen. Diese Wege sind daher im Alltagsradverkehr nicht geeignet.

Radfahrende müssen den freigegebenen Gehweg aber nicht nutzen, er ist nur ein alternatives Angebot zur Fahrbahn. Gehweg – Rad frei ist also vor allem für schutzbedürftige, langsame Radler, bei gleichzeitig hoher Verkehrsgefährdung auf der Fahrbahn, sinnvoll.

Freigegebene Gehwege sind oft eher eine Verlegenheits- oder „Alibi-Lösung“. Es wird suggeriert, dass eine eigene Radverkehrsführung existiere, die aber kaum zur Förderung des Radverkehrs beiträgt.

Nicht benutzungspflichtiger Geh- und Radweg (Bild 2):

Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht werden mit einem Piktogramm am Boden, das optisch VZ 240 entspricht, jedoch **ohne** blauen Kreis und Umrandung markiert. Ein weiteres Verkehrszeichen ist nicht erforderlich. Radfahrende müssen hier mit angepasstem Tempo unterwegs sein und es gilt gegenseitige Rücksichtnahme. Neben nicht benutzungspflichtigen Radwegen kann eine weitere Radführung angeboten werden, z. B. ein Schutzstreifen.

Für Radler gilt Benutzungsrecht, jedoch keine Benutzungspflicht. Sie können also frei wählen. Unsichere und langsame Radfahrende werden eher im Seitenraum radeln. Schnell und sicher Fahrende werden voraussichtlich die Fahrbahn bevorzugen.

Nicht benutzungspflichtige Radwege sind gerade innerorts eine gute Alternative zu benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegen und zu Gehwegen mit dem Zusatz „Rad frei“.



1

2



1

Wirtschaftsweg und für Kfz gesperrter Weg (Bild 1):

Wirtschaftswege, landwirtschaftliche Wege und für Kfz gesperrte Strecken sind vielerorts gut für Radverkehr geeignet. Radfahrende sollten sich allerdings bewusst sein, dass die Wege nicht exklusiv für sie gebaut wurden, sondern gemeinschaftlich genutzt werden.

Insbesondere in der Region rund um Schweinfurt profitieren Radfahrende davon, dass ein Großteil der Wege asphaltiert ist, was den Komfort im Alltag erheblich verbessert. Es kann jedoch sein, dass während der Erntezeit Verschmutzungen in Kauf genommen werden müssen, weshalb eine regelmäßige Reinigung der Strecken angestrebt werden sollte.

Gegenseitige Rücksichtnahme ist bei Wirtschaftswegen ein wichtiges Stichwort, damit sowohl die Landwirtschaft als auch der Radverkehr die Wege komfortabel nutzen können.



2

Straßennutzung (Bild 2):

Auch eine Radverkehrsführung im Mischverkehr ist möglich. Bei geringen Verkehrsstärken ist dies sogar der Standardfall.

Im innerörtlichen Bereich kann auf Wohnstraßen, in Tempo-30-Zonen und in verkehrsberuhigten Bereichen meist problemlos und sicher geradelt werden. Nur ruhender Verkehr kann zum Hindernis werden. Auf Hauptverkehrsstraßen ist innerorts bis 50 km/h eine eigenständige Radverkehrsführung ab ca. 4.000 bis 5.000 Fahrzeugen pro Tag zu empfehlen, bei hohem Schwerlastverkehr auch schon früher. Hier sind Einzelfallbetrachtungen erforderlich.

In außerörtlichen Bereichen ist die Führung auf der Fahrbahn auf schwach befahrenen Gemeindeverbindungsstraßen gut möglich. An übergeordneten Straßen sind in der Regel baulich getrennte Radwege zu empfehlen, außer die Verkehrsstärken sind gering. Bis ca. 1.500 Kfz/Tag ist Mischverkehr meist vertretbar, teils auch darüber hinaus. Auch hier muss der Einzelfall betrachtet werden.

Überleitungen und Knotenpunkte

Die Führungsform an sich ist einerseits ein Qualitätskriterium, gibt aber andererseits auch Aufschluss darüber, wie Radfahrende in den Verkehr integriert werden. Die verschiedenen Führungsformen schaffen dabei die Möglichkeit, den Radverkehr an die individuellen Gegebenheiten vor Ort anzupassen. Neben rein streckenbezogenen Gesichtspunkten dürfen dabei zwei weitere Aspekte nicht fehlen: Der Übergang zwischen den Führungsformen und die Führung an Knotenpunkten.

Hier liegen oft zentrale Problemstellen, beispielsweise bei der Überleitung von einem Radweg in den Mischverkehr oder wenn ein Schutzstreifen in die Fahrbahn übergeht. Für eine klare und sichere Führung zu sorgen und – wenn möglich – eine flüssige Fahrt zu ermöglichen, sind zentrale Prämissen der Verkehrsplanung, um den Komfort für alle Verkehrsteilnehmenden zu sichern. Markierungen und die Führung der Radler im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs sind zwei Faktoren, die einen wertvollen Beitrag zur Sicherheit der innerörtlichen Verkehrsführungen leisten.

Für all diese Themen gibt es keine Pauschallösungen. Es kommt stark auf die Gegebenheiten vor Ort an. Zusätzlich kann die Beteiligung der Bürger wertvolle Hinweise und Impulse geben, um Probleme zu identifizieren. Denn letztendlich geht es darum, den Radverkehr für die Einwohnerinnen und Einwohner im täglichen Leben zu fördern.

Bild 1: Musterbeispiel für die Führung des Radverkehrs an einem Knotenpunkt. Die Radfahrenden werden im Sichtfeld des Verkehrs geführt und durch die Rotmarkierung ist unmittelbar ersichtlich, dass Radfahrende kreuzen.

Bild 2 und 3: Neu gestaltete Überleitung zwischen Geh- und Radweg und Fahrbahn. Die Querungshilfe schafft Sicherheit, auch bei stärkerem Verkehr. Der angegedeutete Schutzstreifen erleichtert das Einfädeln in den Mischverkehr. Störende Bordsteinkanten entfallen weitgehend. Für noch mehr Klarheit würden Radpiktogramme mit Pfeilen sorgen, die die Fahrbeziehungen auch für ungeübte Radfahrende und Ortsunkundige verdeutlichen.



Lösungsansätze für schwierige Situationen

Erfahrungen zeigen, dass man bei den innerörtlichen Planungen des Radverkehrs immer wieder auf die gleichen Konflikte stößt – je nach Situation sind auch mal Konsequenz und kurzzeitig unbequeme Entscheidungen nötig. Einige Bedenken lassen sich aber auch argumentativ entkräften. Stellvertretend folgende Beispiele:

Dafür reicht der Platz nicht aus:

Oft ein valides Argument, da viele Städte und Dörfer dicht bebaut sind und kaum zusätzlichen Platz im Seitenraum zur Verfügung haben. Dennoch fördert der Ansatz „Da kann man nichts machen.“ den Radverkehr nicht. Es gilt zu prüfen, ob beispielsweise nach der Auflösung von Mittelmarkierungen oder Parkplätzen Platz für Radinfrastruktur vorhanden wäre oder ob andere Maßnahmen wie Temporeduktionen greifen könnten. Zudem kann, sofern nichts anderes möglich sein sollte, auf die neue Möglichkeit der Piktogrammketten zurück gegriffen werden.

Auflösung von Parkplätzen zu Gunsten des Radverkehrs:

Hier ist es zunächst notwendig Angebot und Nachfrage zu analysieren: Wer nutzt die Parkplätze? Gibt es andere Stellplätze unweit entfernt? Kann ein Kompromiss gefunden werden – z. B. einseitige Parkplätze?

Tempo 30 in Ortsdurchfahrten:

Ein Thema, das aktuell kaum Anwendung findet, auch auf Grund der Regularien im Straßenverkehr. Dennoch sollte es nicht außer Acht gelassen werden, denn Lärmschutz, Kindergärten und Seniorenheime können bereits Argumente für Temporeduktionen sein. Zudem wird aktuell eine Reform des Straßenverkehrsgesetzes diskutiert, in deren Zuge auch die Möglichkeiten für die Ausweisung von Tempo 30 erweitert werden. Hinzu kommt eine elementare Prämisse des Verkehrswesens: „Sicherheit vor Flüssigkeit“. Diese muss für alle Verkehrsteilnehmenden greifen – also auch für Radfahrende.

Erfreulich ist, dass das Thema Radverkehrsplanung und die Herausforderungen, die damit einher gehen, immer mehr Eingang in den politischen Diskurs finden. Wo nicht benutzungspflichtige Geh- und Radwege bis vor einigen Jahren noch gänzlich unbekannt waren, sind sie mittlerweile etabliert. Nun ist zu hoffen, dass der Diskurs um Tempo 30 fruchtet, den Gemeinden mehr Handlungsfreiheiten eingeräumt werden und neue Möglichkeiten wie Piktogrammketten Anwendung finden. Auch die neuen *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)*, mit denen 2024 gerechnet wird, werden sicherlich für Modernisierung und Veränderung sorgen. Bis dahin ist Durchhaltevermögen gefragt und die Hoffnung sollte nicht aufgegeben werden.

Es ist sicherlich damit zu rechnen, dass Umsetzungen immer wieder schwierig werden, Kompromisse notwendig sind und es in vielen Fällen dicke Bretter zu bohren gilt, um etwas zu bewegen. Dennoch lohnen sich am Ende Mühe und Aufwand, die es kostet, Radverkehrsplanungen für eine nachhaltige Mobilität und zufriedene Einwohner zu forcieren.

Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Flüssigkeit des Verkehrs vor.

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung in der Fassung vom Juli 2009; zu den §§ 39 bis 43 Absatz 1 Satz 5

4.4 Etablierung landkreisweiter Standards

Leitfaden für Infrastrukturmaßnahmen im Bereich Radverkehr sind die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen). Der Landkreis Schweinfurt empfiehlt für alle Baumaßnahmen auf seinem Gebiet die Einhaltung von Mindeststandards gemäß ERA. Zusätzlich sollen landkreisweite Standards, die über die Mindeststandards hinaus gehen, geprüft werden und dazu beitragen, Radinfrastruktur langfristig tragfähig zu gestalten.

Etablierung von Standards

Die Förderung des Radverkehrs muss mit der Zeit gehen. Was vor 20 Jahren noch als gut befunden wurde oder vor 10 Jahren dem Stand der Technik entsprach, ist heute vielleicht schon überholt. Zum Beispiel Schutzstreifen mit dem Mindestmaß von 1,25 m – vor einigen Jahren wurden sie häufig markiert. Heute sind sich Radverkehrsexperten einig, dass Schutzstreifen mit diesen Maßen zu vermeiden sind.

Doch wie kann man den sich ändernden Anforderungen gerecht werden? Die *Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt)* sind von 2006. Die *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)* werden zwar momentan überarbeitet, sind aber in aktuell gültiger Fassung von 2010. Seitdem hat sich in der Welt des Radverkehrs viel getan. Stichworte sind Lastenräder, Kinderanhänger und der E-Bike-Boom.

Die ERA an sich ist und bleibt ein sinnvoller Leitfaden, allerdings sollte sie als Mindeststandard angesehen werden, nicht als Maß der Dinge. Finden im Landkreis Schweinfurt ergänzend zur ERA landkreisweite Standards Anwendung, kann das dazu beitragen, die Radinfrastrukturen auch langfristig tragfähig zu gestalten.

Vor diesem Hintergrund werden nachfolgend die Themen Netz-hierarchien und Ausbaustandards vorgestellt, die dazu beitragen, eine zeitgemäße Förderung des Radverkehrs zu betreiben.

Netzhierarchien

Als Gemeinde, Stadt oder Landkreis ist es oft nicht einfach zu entscheiden, wo man mit der Förderung des Radverkehrs beginnt. Meist gibt es zahlreiche Wege, Straßen und Verbindungen, bei denen Handlungsbedarf besteht und man fragt sich: Wo soll ich starten? Wie kann ich den Erwartungen gerecht werden?

Um nicht vor der Fülle an Anforderungen zu kapitulieren, ist es wichtig, das Ziel im Blick zu behalten: Ein alltagstaugliches Radwegenetz, das die Bedürfnisse der Bevölkerung erfüllt.

Wertvolles Hilfsmittel zur Strukturierung und Priorisierung ist die Einteilung des Radwegenetzes in **Hierarchien**. Ähnlich wie im Straßenverkehr, wo es Autobahnen, Bundes-, Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen gibt, kann auch das Radverkehrsnetz unterteilt werden. Das trägt dazu bei, zu erkennen, wie relevant die Achse ist.

Um die Gliederung fundiert vornehmen zu können, ist die Analyse von Quell- und Zielverkehr sinnvoll. Zusätzlich bietet sich eine Einstufung anhand der Landes- und Regionalplanung in Ober-, Mittel-, und Grundzentren an, ebenso wie die Sichtung von Einwohnerzahlen der Gemeinden, denn je mehr Einwohner, desto höher auch der potentielle Quellverkehr. Gewerbegebiete und Arbeitgeber sind weitere wichtige Aspekte. Auch Bahnhöfe und ÖPNV-Knoten, als wichtige Säulen der Intermodalität, sind ein wesentlicher Faktor.

Hier sei auch auf den regionalen Fokus des Projektes verwiesen: Bei allen Planungen und Gesprächen stand immer klar im Fokus, ein flächendeckendes Netz für den Alltagsradverkehr im gesamten Landkreis zu schaffen. Nicht jede innerörtliche Verbindung ist für ein regionales Netz relevant. Zugleich kann es aber gut sein, dass eine Strecke für die lokale Bevölkerung extrem wichtig ist. Für diese lokal wichtigen Verbindungen ist es sinnvoll, neben dem regionalen Alltagsradwegenetz auch ein lokales Netz zu definieren und zu priorisieren – dies sei den Gemeinden empfohlen, kann aber im Rahmen der regionalen Planungen nicht mit abgedeckt werden.

Insgesamt wurde das Alltagsradnetz des Landkreises Schweinfurt in vier Hierarchieebenen unterteilt – die Bedeutung der Quell- und Zielpunkte und der Landes- und Regionalplanung waren hierbei nicht alleinige, aber dennoch wichtige Entscheidungshilfen.

● Regionale Hauptroute

Teil einer regionalen Hauptroute sind vorrangig Strecken, die Oberzentren mit Ober- oder Mittelzentren verbinden, zwei Mittelzentren verbinden, aber auch Gemeinden mit sehr vielen Einwohnern und Zugängen zu Bahnhöfen.

Regionale Hauptrouten sind die wichtigsten Achsen im Netz. Sie sind das Grundgerüst des Netzes und auf ihnen ist mit einem hohen Potential an Radfahrenden zu rechnen.

Je nach Potential und Gegebenheiten vor Ort sind regionale Hauptrouten die Strecken im Netz, die für einen Ausbau als Radvorrangroute in Betracht gezogen werden sollten. Mehr zum Thema der Radvorrangrouten finden Sie auf Seite 46.

● Regionale Route

Regionale Routen sind Verbindungsachsen zwischen Ober- oder Mittel- und Grundzentren. Auch Orte mit ca. 5.000 Einwohnern, großen Gewerbegebieten und wichtigen Arbeitsplatzstandorten waren ausschlaggebend für regionale Routen.

Auch diese Hierarchieebene ist noch von hoher Bedeutung im Alltagsradverkehr und birgt immenses Potential, zugleich ist auch die Sicherung der Qualitätsstandards wichtig und notwendig, um eine Nutzung so komfortabel und attraktiv wie möglich zu gestalten.

● Basisnetz

Verbindungen zwischen Mittel- und Grundzentren, Orte mit rund 2.000 Einwohnern, größere Arbeitsplatzstandorte und übergeordnete Freizeitziele sind wichtige Faktoren.

Das Basisnetz ist für den Alltagsradverkehr relevant, da unter anderem die ländlicheren Gebiete des Landkreises, wo weniger Quell- und Zielverkehr stattfindet in diese Kategorie fallen. Um diese Gemeinden nicht abzuhängen, müssen sie mit betrachtet werden, auch wenn das Radfahrpotential etwas geringer sein mag als andernorts.

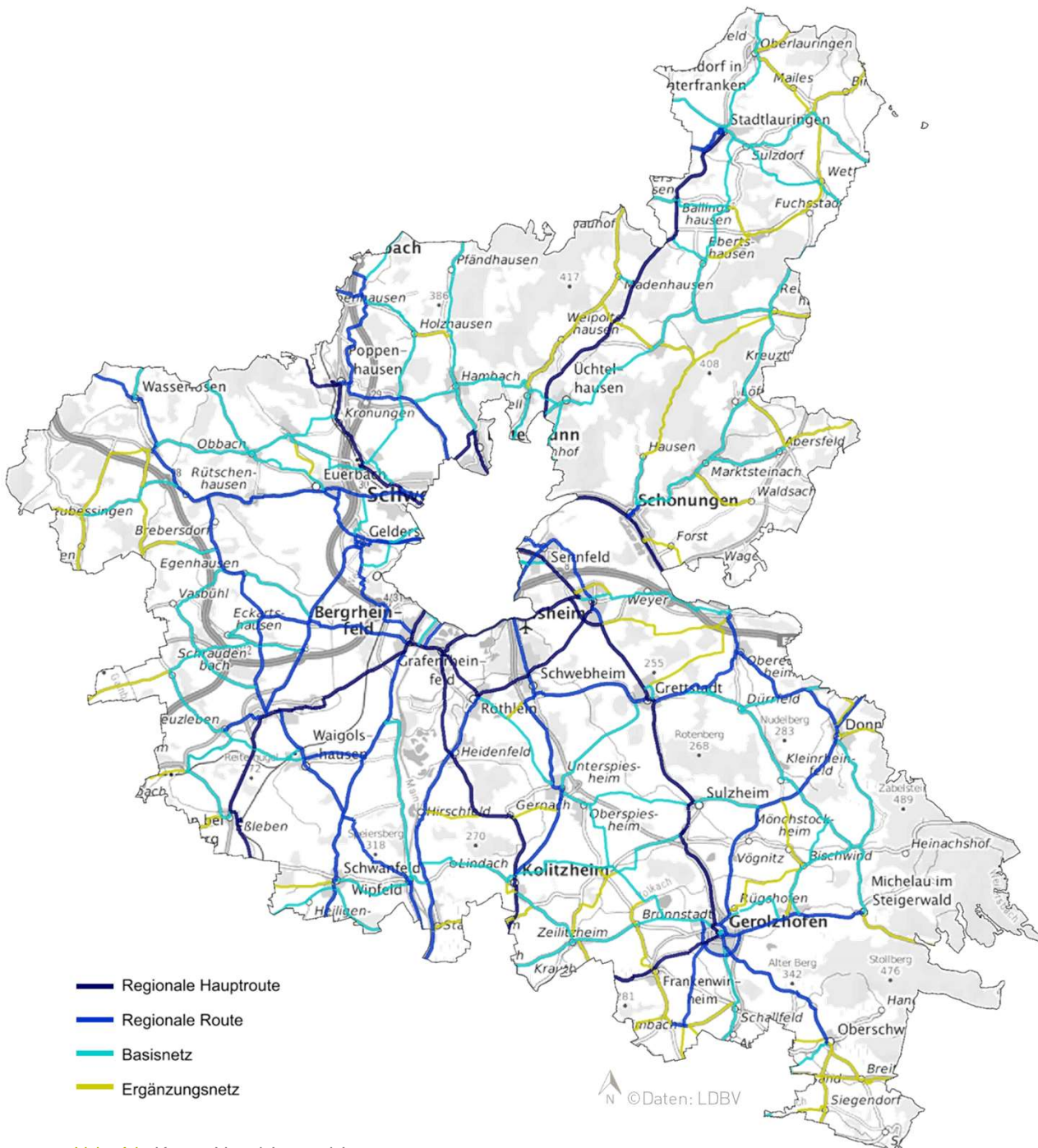
● Ergänzungsnetz

Gemeindesitze, die in der Landes- und Regionalplanung nicht enthalten sind, größere Ortsteile, die nicht eigenständig sind, untergeordnete Freizeitziele und ergänzende Verbindungen zählen hierzu.

Im Netz des Landkreises fallen insbesondere Achsen in diese Kategorie, wo auf Grund der Topographie, der Einwohnerzahlen, oder der potentiellen Quellen und Ziele mit wenig Radverkehr zu rechnen ist. Dennoch ist die Integration dieser Strecken für ein lückenloses Alltagsradwegenetz erforderlich und sinnvoll.

An dieser Stelle sei gesagt, dass jede Hierarchieebene wichtig ist und ihren Beitrag zum Alltagsradwegenetz des Landkreises Schweinfurt leistet – ansonsten wäre die Achse im Konzept gar nicht enthalten.

Lediglich die gestellten Anforderungen an Breite, Ausbaustandard und ergänzenden Maßnahmen können variieren, je nachdem ob mehr oder weniger Radfahrpotential besteht. Letztendlich ergibt sich daraus die auf nachfolgend dargestellte Netzhierarchie.



Die Karte verdeutlicht die Strukturen im Landkreis Schweinfurt, wobei insbesondere der Fokus auf die zentral im Landkreis liegende Stadt Schweinfurt heraussteicht. Auf den Zubringerachsen zur Stadt kann voraussichtlich auch mit einer erhöhten Frequenz an Radfahrenden gerechnet werden.

Im nördlichen und westlichen Bereich des Landkreises ist mit etwas weniger Radverkehr zu rechnen, auch auf Grund der eher dispersen Strukturen. Dennoch bergen auch diese Landkreisteile Chancen, den Radverkehr zu fördern, denn nimmt man all die Einwohner der Gemeinden zusammen, sind es doch einige und auch topographisch sind die Strecken meist gut fahrbar.

Im südlichen Landkreis sind besonders die Gemeinden der Verwaltungsgemeinschaft Gerolzhofen zu berücksichtigen, denn schon allein auf Grund der gemeinsamen Verwaltung ist eine Vernetzung von Interesse.

Auch der Main an sich hat eine interessante Wirkung. Einerseits bildet er eine Art Barriere zwischen dem östlichen/nördlichen und westlichen/südlichen Landkreis. Andererseits sind die Gebiete am Main gut erschlossen und touristisch sehr stark – ein Fakt, von dem auch im Alltagsverkehr profitiert werden kann.

Nimmt man all diese Umstände zusammen, ergibt sich das links in der Karte dargestellte Bild für den Landkreis Schweinfurt.

Eine größere Kartendarstellung der Netzhierarchien ist in [Anlage III](#) zu sehen.

Was im Zuge von Priorisierungen und Netzdefinitionen immer wieder diskutiert wird, ist die Frage nach Rad-schnellwegen. Einen Einblick gibt die folgende Seite.

Abb. 16: Karte Netzhierarchie

Radschnellwege

Spricht man über Entwicklungen im Radverkehr kommt man heutzutage kaum noch um ein Thema herum: Radschnellwege. Mit ihnen verbindet man große Fördersummen, Prestige-Projekte, zügiges Vorankommen und breite, komfortable Strecken. Sie werden oft als Radautobahnen bezeichnet, allerdings trifft das eigentlich nicht den Kern der Sache – es geht nicht um das schnelle Fahren an sich, sondern um die zügige und störungsfreie Fahrt von A nach B.

Die *Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen* hat mit der H RSV (*Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten*) 2021 einen Leitfaden veröffentlicht, der die Anforderungen an Radschnellwege zusammenfasst, Lösungsmöglichkeiten aufzeigt, Empfehlungen gibt und als Richtlinie für kommende Planungen betrachtet werden kann.

Insgesamt wünschen sich die meisten Städte und Gemeinden in Bayern und in ganz Deutschland eine Radschnellverbindung, um den Radverkehr zu fördern und es gibt eine Vielzahl an Machbarkeitsstudien in der ganzen Republik. Was nicht ganz so präsent ist, sind die Anforderungen, die für Radschnellwege gelten (besonders wenn man die Förderungen des Bundes beanspruchen will).

Ein paar Faktoren seien exemplarisch genannt:

- Mindestlänge: 10 Kilometer
- Mindestbreite: 4 Meter (nur für Radverkehr, Fußverkehr muss meist getrennt geführt werden, kleinere Ausnahmen möglich)
- Radfahrpotential: Mindestens 2.000 Radfahrende pro Tag
- Direkte Linienführung, möglichst kreuzungsarm für geringe Zeitverluste
- Hohe Belagsqualität (Asphalt oder Beton)

Betrachtet man diese Anforderungen, wird schnell deutlich, dass sie für einen eher ländlich geprägten Landkreis wie Schweinfurt sehr hoch sind. Allein 2.000 Radfahrende zu gewinnen, die Tag für Tag einen Radschnellweg nutzen würden, wäre ein ambitioniertes Unterfangen.

Die erste Frage, die man sich in diesem Zuge stellen muss ist, wo der Radschnellweg verlaufen soll. Berücksichtigt man die Struktur des Landkreises und die Einwohnerzahlen, wird deutlich, dass die Stadt Schweinfurt der größte Anziehungspunkt ist. Sollte ein Radschnellweg geplant werden, wäre also sinnvoll, wenn dieser durch die Stadt Schweinfurt verläuft. Die Stadt Schweinfurt ist allerdings kreisfrei und hat eigene Radverkehrsplanungen. Die Initiative für einen echten Radschnellweg müsste also eher aus der städtischen Verwaltung kommen. Der Landkreis Schweinfurt könnte dann in diesem Zuge mit in ein Projekt einsteigen, um die Gemeinden im direkten Umfeld der Stadt mit zu erschließen.

Für den Landkreis Schweinfurt selbst gibt es zum aktuellen Zeitpunkt und bei den aktuellen Bedingungen keine Trasse, die für einen Radschnellweg nach den Anforderungen des Bundes empfohlen werden kann. Auch wenn die Trasse der ehemaligen Steigerwaldbahn, die zwischen Kitzingen und Schweinfurt verkehrte, immer wieder ins Gespräch für einen Radschnellweg kommt, muss aus neutraler Perspektive gesagt werden, dass diese voraussichtlich nicht genügend Potentiale für einen Radschnellweg erschließen würde.

Aber muss es denn unbedingt ein Radschnellweg sein? Oder gibt es andere Möglichkeiten, die in Betracht gezogen werden können?

Radvorrangrouten

Wo die voraussichtliche Nachfrage nicht ausreicht, um eine Radschnellverbindung anzulegen, können Radvorrangrouten eine Alternative sein. Für Radvorrangrouten werden keine konkreten Anforderungen an Potential und Länge gestellt, was grundsätzlich mehr Spielraum in der Nutzung des Netzelements schafft. Nichtsdestotrotz muss klar gesagt werden, dass Radvorrangrouten auch hohe Anforderungen an Breiten und Qualität der Verbindung stellen und einen im Vergleich zur ERA erhöhten Standard für bedeutende Strecken sicher stellen sollen. Der Fokus liegt dabei klar auf Alltagsradverkehr, womit auch ganzjährige Befahrbarkeit einher geht. Je nach Führungsform gelten eigene Anforderungen an Breiten und Ausgestaltung. Einen guten Überblick dazu liefert die H RSV 2021, die auch das Netzelement der Radvorrangrouten im Detail vorstellt.

Sollte eine Radvorrangroute im Landkreis Schweinfurt in Betracht gezogen werden, wäre der erste Schritt, sich die als regionale Haupttrouten eingestufteten Strecken näher anzuschauen. Diese laufen sternförmig auf die Stadt Schweinfurt zu. Betrachtet man nun noch die Einwohnerzahlen entlang der regionalen Haupttrouten fällt vor allen Dingen die Verbindung Gerolzhofen – Sulzheim – Grettstadt – Gochsheim – Sennfeld auf, die viele Potentiale entlang der Strecke aufweist. Interessant ist vor allen Dingen auch, dass all diese Orte auf einer Achse liegen, was das Potential für eine Radvorrangroute erhöht. Nur als Beispiel: Werneck wäre trotz der hohen Einwohnerzahl nicht ganz so interessant, da sich die Bevölkerung dort auf viele Gemeindeteile in der Fläche verteilt.

Sollte also tatsächlich eine Radvorrangroute für den Landkreis in Betracht gezogen werden, dann wäre die Strecke Gerolzhofen – Schweinfurt zu empfehlen. Auf dieser Strecke verläuft auch die Trasse der ehemaligen Steigerwaldbahn. Das Potential dort reicht zwar aller Voraussicht nach nicht für eine Radschnellverbindung, für eine Radvorrangroute könnte sie aber in Betracht kommen.

Aus Perspektive der Radfahrenden wäre der Ausbau der früheren Bahntrasse zu einer Radvorrangroute sicherlich wünschenswert. Ehemalige Bahntrassen verlaufen in der Regel steigungsarm und führen komfortabel an stark befahrenen Ortszentren vorbei. Ein Ausbau wäre also wünschenswert, wobei sich für die ehemalige Steigerwaldbahn ein erhöhter Standard empfiehlt, entsprechend einer Radvorrangroute – auch um ggf. Fördermittel zu akquirieren.

Allerdings ist es auch so, dass bereits Geh- und Radwege zwischen Gerolzhofen und der Stadt Schweinfurt vorhanden sind. Daher gilt es abzuwägen, was die sinnvollste Lösung ist, um die umweltfreundliche Mobilität zu stärken. Es sollte auch in Betracht gezogen werden, die bestehenden Geh- und Radwege zu verbessern und zu optimieren, um so auf den Standard einer Radvorrangroute hinzuarbeiten. Einblick geben die Bilder auf der folgenden Seite.

In diesem Zuge und vor dem Hintergrund der Zunahme von E-Bikes ist auch immer wieder die Thematik der Lademöglichkeiten an der Strecke im Gespräch. Betrachtet man allerdings den Landkreis Schweinfurt, so sind von der Stadt Schweinfurt aus, alle Gemeinden des Landkreises in einem Umkreis von 30 Kilometern. Das würde für Pendelnde bedeuten, dass für eine Fahrt ins Stadtgebiet und zurück maximal 60 Kilometer gefahren werden müssten – eine Distanz, die die Akkus moderner E-Bikes abdecken. Was zu empfehlen ist, ist eine Möglichkeit des Arbeitgebers, das Rad zu laden. So wird die umweltfreundliche Fahrt zur Arbeit belohnt. Es ist unserer Erfahrung nach nicht davon auszugehen, dass Alltagsradfahrende und Pendelnde ihre Fahrt unterbrechen, um den Akku an der Strecke zu laden. Lademöglichkeiten sind daher eher im touristischen Bereich, an Bahnhöfen, Rastplätzen und ggf. in Ortszentren von Interesse (s. Seite 67) – und eben bei der Arbeitsstelle.



Zieht man den Aus- und Umbau der Trasse der ehemaligen Steigerwaldbahn in Betracht, gilt es abzuwägen, ob eine Radvorrangroute auf der Strecke sinnvoll wäre.

Bild 1 zeigt, wie die Steigerwaldbahntrasse aktuell aussieht. Die Gleise sind noch vorhanden, der Bewuchs ragt weit in die Strecke hinein. Vielerorts ist noch deutlich mehr Wildwuchs vorhanden. Umfassende Umbauarbeiten und Sanierungen wären also nötig.

Bild 2 zeigt einen Geh- und Radweg, der parallel zur Trasse der Steigerwaldbahn verläuft. Der Weg ist breit und gut nutzbar. Der Asphalt ist leicht aufgebrochen, eine Sanierung – auch auf längerer Strecke – würde allerdings voraussichtlich deutlich weniger Zeit und Kosten in Anspruch nehmen, als der Bau bzw. Umbau für eine neue Radverbindung.

Bild 3 zeigt, dass die Situation nicht immer so einfach ist, wie bei Bild 2. Hier verlaufen Geh- und Radweg und Schienen parallel, unmittelbar an der Straße. Für eine komfortable Nutzung und einen erhöhten Standard im Radverkehr müsste der Geh- und Radweg verbreitert werden. Auf Grund des begrenzten Platzes ein schwieriges Unterfangen, das aber in Betracht gezogen werden sollte.

Ausbaustandards

Doch was fängt man nun mit den Hierarchien und Ausbauiden an?

Hierarchien alleine haben noch keine Aussagekraft, es ist wichtig, dass sie mit Fakten unterfüttert sind. Zu diesem Zweck wurden zu den Hierarchien **Ausbaustandards** definiert. Diese legen fest, wie die einzelnen Hierarchien ausgestaltet werden sollten, um langfristig ein tragfähiges Radwegenetz zu schaffen – denn auch im Straßenverkehr sind Bundesstraßen in der Regel breiter als Gemeindestraßen. Eine regionale Hauptroute muss also, der Analogie folgend, anders ausgestaltet sein als ein Weg im Basisnetz.

Tabellarische Empfehlungen zu den einzelnen Hierarchien im Hinblick auf Zustand, Oberfläche, Winterdienst und Beleuchtungskonzept sind auf den folgenden Seiten zu finden. Auch die Auswahl der Führungsform und die damit einhergehenden Breiten sollten der Hierarchie entsprechen und sind in den Tabellen mit vermerkt.

Es gilt natürlich: Besser geht immer. Das bedeutet, dass die Tabellen im Anhang den Mindeststandard aufzeigen, der erfüllt sein muss, um der Bedeutung der Strecke gerecht zu werden. Wie schon ab Seite 41 erläutert, kann es aber sein, dass empfohlene Ausbaustandards über die Mindestmaße der ERA hinausgehen. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass die letzten Jahre große Entwicklungen in Sachen Radverkehr gebracht haben, die nicht außer acht gelassen werden dürfen. Ergänzend zu den Tabellen ist die H RSV 2021 zu empfehlen, die erhöhte Standards für Rad-schnellwege und Radvorrangrouten definiert.

Sollten Anforderungen an einigen Stellen nicht erfüllt sein, müssen Maßnahmen zur Verbesserung ergriffen werden. Denn eine *regionale Hauptroute*, die dieser Bezeichnung nur auf dem Papier gerecht wird, trägt nichts zur Förderung des Radverkehrs bei.

Bild 1: Ausreichend breiter Geh- und Radweg, der sehr gut nutzbar ist.

Bild 2: Für die höheren Netzhierarchien sollte innerörtlich eine Trennung von Rad- und Fußverkehr der Standard sein, um Konflikten vorzubeugen.

Bild 3: Breiter Radfahrstreifen mit Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr.



Regionale Hauptroute (ggf. Ausbau zur Radvorrangroute denkbar - dann Standards nach H RSV 2021)

Belag	durchgehend Asphalt oder gleichwertiger Belag
Zustand	mindestens gut

Winterdienst	zwischen 5 und 20 Uhr gleiche Intervalle wie auf Kreisstraßen
Beleuchtung	ab 6 Uhr bis nicht mehr erforderlich; ab Dämmerung bis 22 Uhr

Führungsform Radverkehr innerorts																	
Verkehrsbelastung (DTV)	gemeinsamer Geh- und Radweg (eine Richtung)		gemeinsamer Geh- und Radweg (zwei Richt.)		Einrichtungsradweg		Zweirichtungsradweg		nicht benutzungspfl. Geh- und Radweg		Radfahrstreifen	Schutzstreifen	Fahrradstraße	Mischverkehr auf der Fahrbahn			
0 - 2.000	innerorts keine geeignete Lösung		innerorts keine geeignete Lösung		benutzungspfl. Radwege in der Regel nicht erforderlich (oder nicht sinnvoll)												
2.000 - 4.000					Ja	≥ 2,5	nur wenn es keine Furten oder nur sehr gering frequentierte Furten gibt;	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 1,85	Ja	≥ 1,8	-	Ja	Ja	Ja, in Kombination mit nicht benutzungspfl. Radweg
4.000 - 7.000					Ja	≥ 2,5	Breite > 3,0 m;	Nein		Ja	≥ 2,2	Nein		-	Nein		Nein
> 7.000					Ja	≥ 2,5		Nein		Ja	≥ 2,2	Nein		-	Nein		Nein

Ausbaustandards gelten innerorts für zulässige Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h und 60 km/h.

Führungsform Radverkehr ausserorts															
Verkehrsbelastung (DTV)	gemeinsamer Geh- und Radweg (eine Richtung)		gemeinsamer Geh- und Radweg (zwei Richt.)		Einrichtungsradweg		Zweirichtungsradweg		nicht benutzungspfl. Geh- und Radweg		geschützter Radfahrstreifen	Schutzstreifen	Fahrradstraße	Mischverkehr auf der Fahrbahn	
0 - 500	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 3,0	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 3,0	ausserorts nicht möglich	Ja	Ja
500 - 2.000	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 3,0	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 3,0	Ja	≥ 3,0		Ja	Ja, in Kombination mit nicht benutzungspfl. Radweg
2.000 - 4.000	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 3,0	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Nein		Ja	≥ 3,0		-	Nein
4.000 - 7.000	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 3,0	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Nein		Ja	≥ 3,0		-	Nein
> 7.000	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 3,0	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Nein	-	Ja	≥ 3,0		-	Nein

Bei allen Ausbaustandards können aufgrund hoher Anforderungen an die Verkehrssicherheit der Radfahrenden (z. B. auf Schulwegen) oder aufgrund von Gefahrenstellen auch höhere Ausbaustandards erforderlich sein. Jeder Streckenabschnitt bedarf immer einer Einzelfallprüfung. Ist im ländlichen Raum in außerörtlichen Bereichen auf gemeinsamen Geh- und Radwegen im Zweirichtungsverkehr mit sehr wenigen zu Fuß Gehenden zu rechnen, können diese im Einzelfall auch mit einer Breite von 2,5 m ausgeführt werden.

Abb. 17: Tabelle Ausbaustandard Regionale Hauptroute

Alltagsradverkehrskonzept Landkreis Schweinfurt
Ausbaustandards Netzhierarchien

Regionale Route

Belag	durchgehend Asphalt oder gleichwertiger Belag
Zustand	mindestens gut

Winterdienst	täglich
---------------------	---------

Führungsform Radverkehr innerorts																
Verkehrsbelastung (DTV)	gemeinsamer Geh- und Radweg (eine Richtung)		gemeinsamer Geh- und Radweg (zwei Richt.)		Einrichtungsradweg		Zweirichtungsradweg		nicht benutzungspfl. Geh- und Radweg		Radfahrstreifen	Schutzstreifen	Fahrradstraße	Mischverkehr auf der Fahrbahn		
0 - 2.000	innerorts keine geeignete Lösung		innerorts keine geeignete Lösung		benutzungspfl. Radwege in der Regel nicht erforderlich (oder nicht sinnvoll)						Ja	≥ 1,5	Ja	Ja		
2.000 - 4.000					Ja	≥ 2,2	nur wenn es keine Furten oder nur sehr gering frequentierte Furten gibt; Breite → 3,0 m;		Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 1,85	Ja	≥ 1,5	-	Ja, in Kombination mit nicht benutzungspfl. Radweg
4.000 - 7.000					Ja	≥ 2,2	Nein		Ja	≥ 1,85	Nein		-	Nein		
> 7.000					Ja	≥ 2,2	Nein		Ja	≥ 2,2	Nein		-	Nein		

Ausbaustandards gelten innerorts für zulässige Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h und 60 km/h.

Führungsform Radverkehr ausserorts															
Verkehrsbelastung (DTV)	gemeinsamer Geh- und Radweg (eine Richtung)		gemeinsamer Geh- und Radweg (zwei Richt.)		Einrichtungsradweg		Zweirichtungsradweg		nicht benutzungspfl. Geh- und Radweg		geschützter Radfahrstreifen	Schutzstreifen	Fahrradstraße	Mischverkehr auf der Fahrbahn	
0 - 500	in der Regel nicht erforderlich (Ausnahme z. B. Schulweg zwischen Ortsteilen)										ausserorts nicht möglich	Ja	Ja		
500 - 2.000	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,2	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5		Ja	Ja, in Kombination mit nicht benutzungspfl. Radweg		
2.000 - 4.000	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,2	Ja	≥ 2,5	Nein			Ja	≥ 2,5	-	Nein
4.000 - 7.000	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,2	Ja	≥ 2,5	Nein			Ja	≥ 2,5	-	Nein
> 7.000	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,2	Ja	≥ 2,5	Nein	-		Ja	≥ 2,5	-	Nein

Bei allen Ausbaustandards können aufgrund hoher Anforderungen an die Verkehrssicherheit der Radfahrenden (z. B. auf Schulwegen) oder aufgrund von Gefahrenstellen auch höhere Ausbaustandards erforderlich sein. Jeder Streckenabschnitt bedarf immer einer Einzelfallprüfung.

Abb. 18: Tabelle Ausbaustandard Regionale Route

Basisnetz

Belag	Asphalt oder gleichwertiger Belag, in Forstgebieten wassergebundene Decke
Zustand	gut, in Teilabschnitten mässig zulässig, sofern diese von geringer Bedeutung für den Alltagsradverkehr

Führungsform Radverkehr innerorts															
Verkehrsbelastung (DTV)	gemeinsamer Geh- und Radweg (eine Richtung)		gemeinsamer Geh- und Radweg (zwei Richt.)		Einrichtungsradweg	Zweirichtungsradweg	nicht benutzungspfl. Geh- und Radweg		Radfahrstreifen	Schutzstreifen	Fahrradstraße	Mischverkehr auf der Fahrbahn			
0 - 2.000	benutzungspflichtige Radwege in der Regel nicht erforderlich (oder nicht sinnvoll)										Ja	≥ 1,5	Ja	Ja	
2.000 - 4.000	Ja	≥ 2,5	Ja, ≥ 2,5 sofern das Fußverkehrsaufkommen sehr gering ist	Ja	≥ 2,0	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 1,85	Ja	≥ 1,5	-	Ja
4.000 - 7.000	Ja	≥ 2,5		Ja	≥ 2,0	nur wenn es keine Furten oder nur sehr gering frequentierte Furten gibt		Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 1,85	Ja	≥ 1,8	-	Ja, in Kombination mit nicht benutzungspfl. Radweg
> 7.000	Ja	≥ 2,5		Ja	≥ 2,0			Nein		Ja	≥ 1,85	Nein		-	Nein

Ausbaustandards gelten innerorts für zulässige Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h und 60 km/h.

Führungsform Radverkehr ausserorts													
Verkehrsbelastung (DTV)	gemeinsamer Geh- und Radweg (eine Richtung)		gemeinsamer Geh- und Radweg (zwei Richt.)		Einrichtungsradweg	Zweirichtungsradweg	nicht benutzungspfl. Geh- und Radweg		geschützter Radfahrstreifen	Schutzstreifen	Fahrradstraße	Mischverkehr auf der Fahrbahn	
0 - 500	in der Regel nicht erforderlich (Ausnahme z. B. Schulweg zwischen Ortsteilen)										ausserorts nicht möglich	Ja	Ja
500 - 2.000	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,0	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,0		Ja	Ja
2.000 - 4.000	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,0	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,0		-	Ja, sofern sicher
4.000 - 7.000	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,0	Ja	≥ 2,5	Nein			-	Nein
> 7.000	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,0	Ja	≥ 2,5	Nein	-		-	Nein

Bei allen Ausbaustandards können aufgrund hoher Anforderungen an die Verkehrssicherheit der Radfahrenden (z. B. auf Schulwegen) oder aufgrund von Gefahrenstellen auch höhere Ausbaustandards erforderlich sein. Jeder Streckenabschnitt bedarf immer einer Einzelfallprüfung.

Abb. 19: Tabelle Ausbaustandard Basisnetz

Ergänzungsnetz

Belag	Asphalt oder gleichwertiger Belag sowie wassergebundene Decke
Zustand	mindestens mässig

Führungsform Radverkehr innerorts																	
Verkehrsbelastung (DTV)	gemeinsamer Geh- und Radweg (eine Richtung)		gemeinsamer Geh- und Radweg (zwei Richt.)		Einrichtungsradweg		Zweirichtungsradweg		nicht benutzungspfl. Geh- und Radweg		Radfahrstreifen		Schutzstreifen	Fahrradstraße	Mischverkehr auf der Fahrbahn		
0 - 2.000	benutzungspflichtige Radwege in der Regel nicht erforderlich (oder nicht sinnvoll)													Ja	≥ 1,5	Ja	Ja
2.000 - 4.000	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,0	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 1,85	Ja	≥ 1,5	-	Ja	
4.000 - 7.000	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,0	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 1,85	Ja	≥ 1,5	-	Ja	
> 7.000	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,0	nur wenn es keine Furten oder nur sehr gering frequentierte Furten gibt		Nein		Ja	≥ 1,85	Ja	≥ 1,8	-	Nein	

Ausbaustandards gelten innerorts für zulässige Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h und 60 km/h.

Führungsform Radverkehr ausserorts																
Verkehrsbelastung (DTV)	gemeinsamer Geh- und Radweg (eine Richtung)		gemeinsamer Geh- und Radweg (zwei Richt.)		Einrichtungsradweg		Zweirichtungsradweg		nicht benutzungspfl. Geh- und Radweg		geschützter Radfahrstreifen		Schutzstreifen	Fahrradstraße	Mischverkehr auf der Fahrbahn	
0 - 500	in der Regel nicht erforderlich														Ja	Ja
500 - 2.000	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,0	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,0	ausserorts nicht möglich	Ja	Ja	
2.000 - 4.000	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,0	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,0		-	Ja, sofern sicher	
4.000 - 7.000	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,0	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,0		-	Nein	
> 7.000	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,5	Ja	≥ 2,0	Ja	≥ 2,5	Nein	-	Ja	≥ 2,0		-	Nein	

Bei allen Ausbaustandards können aufgrund hoher Anforderungen an die Verkehrssicherheit der Radfahrenden (z. B. auf Schulwegen) oder aufgrund von Gefahrenstellen auch höhere Ausbaustandards erforderlich sein. Jeder Streckenabschnitt bedarf immer einer Einzelfallprüfung.

Abb. 20: Tabelle Ausbaustandard Ergänzungsnetz

4.5 Qualitätssicherung und Fortschreibung

Um auch künftig den Überblick über die Radinfrastruktur und erforderliche Aktivitäten zu wahren, müssen die Maßnahmen des Radkonzeptes stetig aktualisiert und fortgeschrieben werden. Ausbaumaßnahmen sind dabei ebenso relevant, wie die Qualitätssicherung des Bestandes.

In diesem Zuge bietet sich die Etablierung einer regelmäßigen Qualitätskontrolle des Wegenetzes und der Radinfrastruktur an. Die gemeinsame Betrachtung von Alltags- und Freizeitradstrecken kann hier sinnvolle Synergien schaffen, die allen Radfahrenden zugutekommen.

Qualitätssicherung und Fortschreibung

Die im Rahmen des Projekts erarbeiteten Datenblätter zeigen, wie wichtig es ist, dass Hindernisse und Problemstellen bearbeitet und Netzlücken geschlossen werden. Doch wie kann die Bearbeitung aussehen? Wie können Daten aktuell gehalten werden? Wer ist zuständig und woher weiß man überhaupt von Mängeln vor Ort?

Oftmals geraten nach Projektabschluss ganze Wegenetze und Beschilderungssysteme in Vergessenheit. Netzentwicklung und Kontrolle sind nicht geregelt und es gibt keine klaren Zuständigkeiten. Zugewachsene Radparkanlagen und kaputte Wegweiser tragen allerdings nicht dazu bei, den Radverkehr zu fördern. Um dem zu begegnen, ist die Etablierung eines strukturierten und gut organisierten Qualitätsmanagements der Radinfrastruktur wichtig – und das baulastübergreifend. Nur so können wichtige Ergebnisse aus zeitintensiven Projekten langfristig gesichert werden.

Bei der Etablierung einer strukturierten Qualitätssicherung zeigt sich immer wieder: Qualitätsmanagement ist eine Schnittstellenaufgabe, die viele Bereiche angeht. Für effektive und nachhaltige Organisation sind folgende Säulen von Bedeutung:

- Ernennung eines **Gesamtkoordinators** (Radverkehrsbeauftragte im Landkreis) und klare Aufgabenverteilung: Verantwortlichkeiten müssen eindeutig definiert und kommuniziert werden.
- Jährliche **Kontrolle des Radwegenetzes** vor Ort im Hinblick auf Mängel und Handlungsbedarf.
- **Weiterentwicklung** des Radwegenetzes in Bezug auf Routenführung, Streckenergänzungen, Wegezustand etc.
- **Datenmanagement** in Form einer Datenbank, um Daten langfristig sichern, pflegen und digital aktualisieren zu können.
- **Kommunikation** mit Gemeinden, Bürgern und übergeordneten Belangträgern (Straßenbauamt, Verkehrsbehörden, Forst etc.).

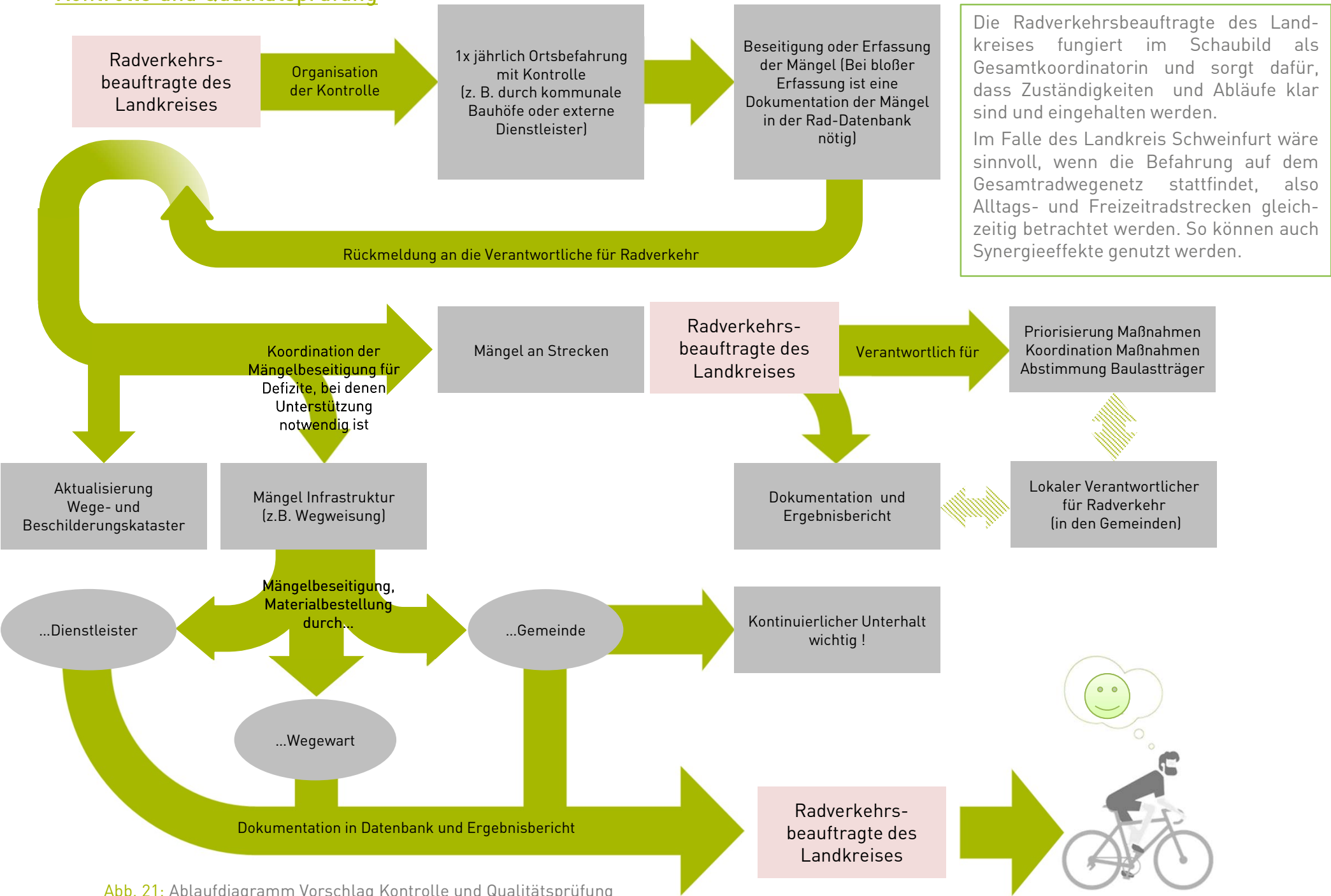
Neben regelmäßigem Qualitätsmanagement der Radinfrastruktur ist die weitere Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wichtig. Die Beseitigung von Hindernissen und Problemstellen muss hier ebenso im Auge behalten werden, wie die Integration neuer Achsen in das Radwegenetz. Daher ist es sinnvoll, Datenblätter und Berichte regelmäßig zu aktualisieren. Nur wenn die Mängelbeseitigung und die Umsetzung der Maßnahmen konsequent forciert und dokumentiert werden, ist gesichert, dass nichts in Vergessenheit gerät.

Die Aktualisierung von Datenblättern und Maßnahmen sollte im besten Fall unmittelbar nach der Umsetzung von Maßnahmen bzw. der Mängelbeseitigung erfolgen. Dazu wird empfohlen, zumindest einmal jährlich das Radverkehrskonzept im Ganzen durchzusehen und ggf. anzupassen, um die Aktualität zu sichern. Auch Zwischenberichte in politischen Gremien können in diesem Zuge erfolgen.

Die Radverkehrsbeauftragte hat sowohl im Qualitätsmanagement als auch in der Fortschreibung eine koordinative Schlüsselrolle, was auch das Schaubild auf der folgenden Seite zeigt. Das ist sinnvoll und wichtig, da die Erfahrung zeigt, dass nur eine zentrale Organisation langfristig einheitlich gute Ergebnisse liefert. Mehr dazu in *Kapitel 4.9 Koordinierungsstelle Radverkehr*.

Das Zusammenspiel aller Faktoren und wie ein Qualitätsmanagement beispielsweise aussehen kann, zeigt das folgende Schaubild. Dabei handelt es sich um einen möglichen Organisationsablauf des Qualitätsmanagements im Landkreis Schweinfurt. Dieser kann je nach Gegebenheiten noch modifiziert werden.

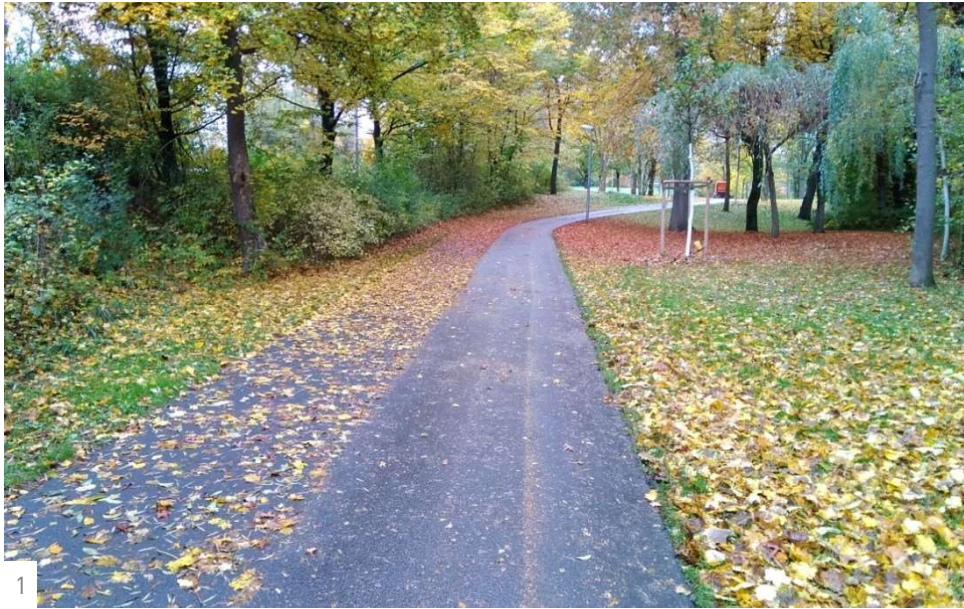
Kontrolle und Qualitätsprüfung



Die Radverkehrsbeauftragte des Landkreises fungiert im Schaubild als Gesamtkoordinatorin und sorgt dafür, dass Zuständigkeiten und Abläufe klar sind und eingehalten werden.

Im Falle des Landkreis Schweinfurt wäre sinnvoll, wenn die Befahrung auf dem Gesamtradwegenetz stattfindet, also Alltags- und Freizeitradstrecken gleichzeitig betrachtet werden. So können auch Synergieeffekte genutzt werden.

Abb. 21: Ablaufdiagramm Vorschlag Kontrolle und Qualitätsprüfung



1



2

Neben den schon vorgestellten Aufgaben, für die sich eine zentrale Koordination empfiehlt, gibt es auch Tätigkeiten, die regelmäßig wiederkehren und selbstständig von den Baulastträgern bearbeitet werden können und sollten, um die Qualität der Radverbindungen zu sichern:

- Die **regelmäßige Reinigung** der Radverkehrsanlagen von Laub, Sand, Schmutz etc. muss durch die Baulastträger etabliert werden. Auch Rückschnitt von Bewuchs und Pflege der Bankette sind hierbei wichtig, um ein gepflegtes Radwegenetz zu erhalten.
- Zusätzlich sollte **nach Unwetterereignissen**, Sturm oder Hochwasser das Netz auf Mängel kontrolliert werden. Radverkehrsbeauftragte in den Gemeinden können helfen, den Zustand des Netzes während des Jahres im Auge zu behalten und Verantwortliche ggf. zu informieren.
- Weitere **Kontrollmechanismen**, um über die Situation vor Ort informiert zu werden, sind zum Beispiel digitale Mängelmelder, wo sich Bürger melden können, denen Probleme aufgefallen sind. Wichtig hierbei: Die Rückmeldungen müssen geprüft und abgearbeitet werden. Verhalten sie ungehört, kann das zu Unmut in der Bevölkerung führen. Seit kurzem verfügt auch der Landkreis Schweinfurt über einen Schadensmelder für Bürgerinnen und Bürger: <https://formulare.landkreis-schweinfurt.de/frontend-server/form/provide/2254/>.

Bild 1: Das Beispiel zeigt, wie regelmäßige Reinigung die Qualität der Radverkehrsanlage steigert. Ist das rutschige Laub entfernt, ist zügiges Fahren möglich. Kleinen Gemeinden, die vielleicht kein eigenes Fahrzeug zur Reinigung von Geh- und Radwegen haben, kann es helfen, sich mit Nachbargemeinden abzusprechen, um eine gemeinsame Lösung zu finden und Synergien zu schaffen.

Bild 2: Seitlicher Bewuchs mindert die Breite des Geh- und Radweges erheblich. Die Äste ragen auf den Weg, Radfahrende müssen also fast schon in der Mitte fahren, um nicht mit dem Kopf den Bewuchs zu streifen. Der Rückschnitt von Bewuchs ist daher wichtig, um die ganzjährige Befahrbarkeit – auch während der Vegetationsphase – zu sichern.



Bild oben: Beispiel für eine sehr gut ausgeschilderte Umleitung im Landkreis Schweinfurt. Die professionellen Umleitungs-Wegweiser ermöglichen auch Ortsunkundigen die Navigation. Auch das Ende der Umleitung ist angeschrieben, so dass Unklarheiten weitgehend vermieden werden können.

- Baulasträger sollten im Zuge des **Baustellenmanagements** den Radverkehr mit bedenken und eine durchgehende Führung der Radfahrenden, bei Bedarf mit Radumleitungen, sichern. Die „*Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen*“ (RSA) unter Berücksichtigung des „*Leitfaden Baustelle*“ der AGFK Bayern e.V. leisten hier eine gute Hilfestellung.
- Auch **Winterdienst** ist ein großes Thema. Für das Radwegenetz sollte ebenso wie für das Straßennetz ein Räumkonzept existieren, da die ganzjährige Befahrbarkeit ein wichtiger Aspekt im Alltagsradverkehr ist – vor allem auf besonders frequentierten Strecken des Radwegenetzes. Ein Hilfsmittel zur Identifikation zentraler Achsen sind die ab Seite 42 vorgestellten Hierarchien. Aber auch lokale Faktoren müssen beachtet werden – Wie viele Räumfahrzeuge für Radwege gibt es? Wie oft können diese fahren? Inwiefern kann eine Absprache der Baulasträger stattfinden, um Prozesse zu optimieren?

Achtung: Insbesondere auf den besonders relevanten Strecken des Radwegenetzes, haben die genannten Aspekte hohe Priorität. Mindestens für regionale Haupttrouten (s. Details zu Netz-hierarchien ab Seite 42 ff.) muss stets die durchgehende Befahrbarkeit gesichert sein!

Bedenken Sie immer:

Ein Wegenetz und dessen Infrastruktur ist nur so gut wie sein Unterhalt!

4.6 Strukturiertes Datenmanagement

Für eine erfolgreiche Qualitätssicherung und Fortschreibung (s. Punkt 4.5) ist ein Konzept zur Verwaltung der Radverkehrsdaten notwendig. Eine zentrale digitale GIS-Datenbank ist dabei zeitgemäß und effizient. Die Aktualisierung sollte durch die Koordinierungsstelle für Radverkehr im Landkreis erfolgen.

Strukturiertes Datenmanagement

Das Stichwort „Datenmanagement“ ist bereits mehrfach im Bericht gefallen. Aber was hat es damit auf sich?

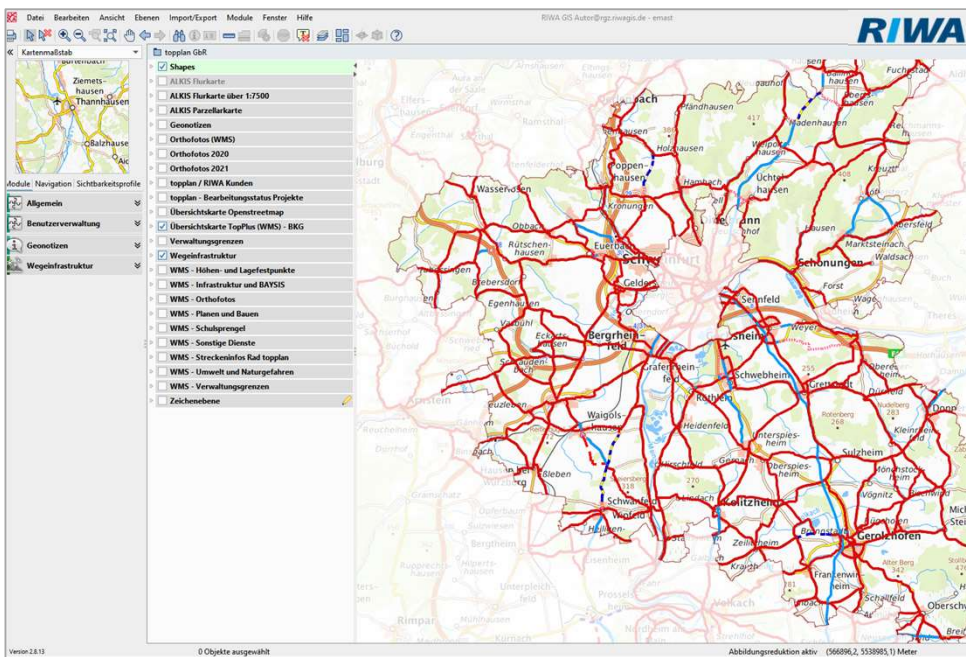
Die Daten des Radwegenetzes wurden bei den Befahrungen vor Ort georeferenziert erfasst und im Büro professionell aufbereitet. Wichtig für künftige Planungen ist nun, dass die Datenbasis weiter gepflegt wird, dann steht einer effektiven Nutzung nichts im Wege.

Bereits während der Laufzeit des Projektes wurde die Thematik einer professionellen GIS-Datenbank zur Verwaltung der Raddaten besprochen. Eine mögliche Lösung wäre das Wegemanagement-Modul der RIWA GmbH, mit dem der gesamte Bereich des Radverkehrs abgedeckt werden kann. Wegenetze, Streckeninformationen, Beschilderungskataster und punktuelle und streckenbezogenen Maßnahmen können dort verwaltet werden. Auch topplan arbeitet mit diesem System, was den Vorteil bietet, dass alle im Projekt gesammelten Daten unkompliziert und vollständig an den Landkreis übergeben werden könnten. Interessant ist diese Lösung auch, da der Landkreis Schweinfurt bereits Kunde der AKDB ist, die kürzlich mit RIWA fusioniert hat. Daher wird so oder so in Kürze ein Umzug des GIS-Systems des Landkreises zu RIWA bevorstehen und es müsste nur noch das zusätzliche Modul integriert werden. Zusätzlich hat RIWA eine ergänzende App entwickelt, die Kontrollen im Gelände erleichtert – eine sinnvolle Ergänzung zur Etablierung einer langfristigen Qualitätssicherung.

Doch auch unabhängig von dieser Variante gibt es die Option, über Dateiaustauschformate die Netzdaten zur weiteren Verwendung bereitzustellen. Wichtig ist vor allem DASS eine sinnvolle und zukunftsfähige Lösung etabliert wird, denn die Vernetzung von Datenerfassung, -haltung und -pflege hilft, eine umfassende Darstellung der aktuellen Radsituation zu erhalten. Unerlässlich ist in diesem Zuge, die Daten konstant und einheitlich zu pflegen, um langfristig eine solide Datenbasis zu sichern. Auf dieser Basis können dann zukünftige Planungen und Qualitätskontrollen aufgesetzt werden.

Daten nutzbar machen – einfach, komfortabel, dauerhaft
für die Umsetzung vor Ort
für die Weiterentwicklung im Büro

für einen tatsächlichen Mehrwert!



Oben: Eine professionelle GIS-Lösung ermöglicht strukturiertes Datenmanagement.

Wichtig ist im gesamten Bereich des Datenmanagements, dass die Daten aktuell gehalten werden und regelmäßige Aktualisierungen erfolgen – beispielsweise wenn Problemstellen beseitigt wurden. Dazu ist es essentiell, dass alle Baulastträger die Anpassungen und Änderungen regelmäßig kommunizieren. Ein Beispiel: Ist eine Verkehrsschau erfolgt, sollten die Ergebnisse mit in die Datenbank eingepflegt werden. So wird gesichert, dass die Informationen verfügbar sind und abgerufen werden können.

Auch dass die Gemeinden Daten einsehen können, wäre sinnvoll. Ob und in welchem Maße Anpassungen durch die einzelnen Gemeinden vorgenommen werden können und sollen, sollte mit einem strikten Rechtsmanagement geregelt werden. Es gilt dabei zu vermeiden, dass die Datenbasis durch Unwissenheit oder Übereifer verfälscht oder zu sehr verändert wird. Denn einheitliche Standards und Richtlinien sind verpflichtend einzuhalten, nur so kann Stückwerk vermieden werden.

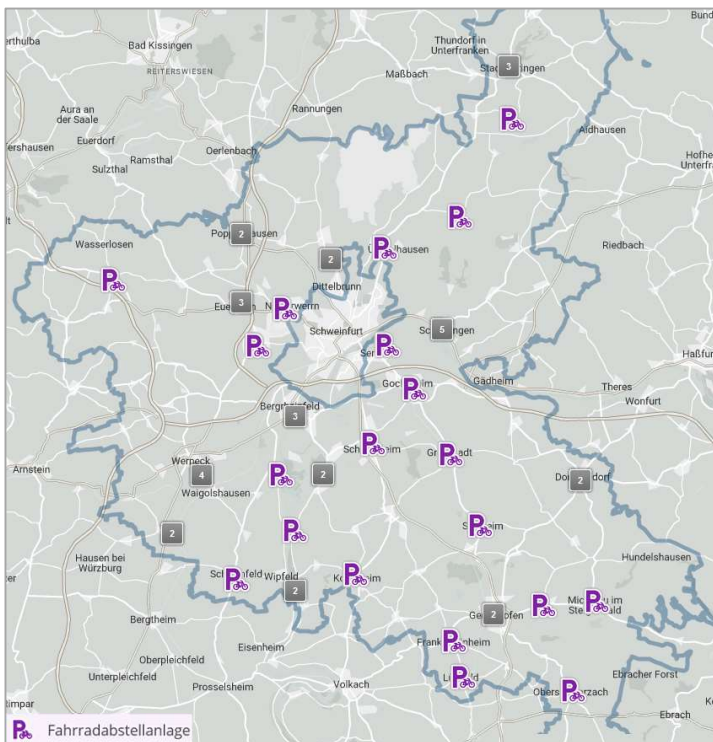
Die gesamte Pflege und Fortschreibung der Raddaten ist eine große und verantwortungsvolle Aufgabe, daher ist es sinnvoll, eine feste Person zu haben, die sich um das Datenmanagement kümmert und die Datenbank verwaltet. Zu empfehlen ist, diese Aufgabe zentral bei der Radverkehrsbeauftragten anzusiedeln. Diese kann die Daten pflegen und ggf. auch Schreibrechte für die Gemeinden und weitere Belangträger verwalten und vergeben.

Erfahrungen zeigen, dass die Datenpflege ein Kernaspekt der Förderung des Radverkehrs ist. Denn nur durch Aktualität wird auch die Relevanz der Informationen erhalten. Schwere Papierordner mit veralteten Berichten und Karten sollten eigentlich ein Relikt der Vergangenheit sein. Leider ist es aber auch heute noch gang und gäbe, dass Konzepte, Projekte und Daten, mit denen eigentlich gearbeitet werden sollte, in Schränken und Schubladen vergessen werden. Mehrere Jahre alte Daten zu Hindernissen und Beschilderungskataster sind jedoch nutzlos. Eine Aktualisierung dieser Daten nimmt in der Regel genauso viel Zeit in Anspruch, wie eine komplette Neubefahrung mit Datenerfassung, daher der eindringliche Appell: Halten sie die Daten aktuell, sobald sie sie übergeben bekommen. Es wird Ihnen in Zukunft eine Menge Zeit, Arbeit und Ärger ersparen.

4.7 Ausbau Radstellplätze

Gute Radabstellanlagen sind ein Kernelement der Förderung des Radverkehrs. Der Landkreis baut die Radparkanlagen in seinem Verantwortungsbereich aus und unterstützt bei Bedarf auch die Gemeinden. Ziel ist ein Netz aus dezentralen Abstellanlagen mit einheitlichen Standards.

Sichere und bequem zugängliche Radparkanlagen sind Grundvoraussetzung für das Radfahren und Basiselement bei der Förderung des Radverkehrs.



Karte: Bei den Ortsbefahrungen analysierte Standorte rund ums Thema Fahrradparken im Landkreis Schweinfurt. Alle Standorte sind in öffentlicher Hand. So haben Landkreis und Gemeinden die Chance mit gutem Beispiel voranzugehen und das Fahrradparken zu optimieren.

Ausbau Radstellplätze

Fahrräder sind längst nicht mehr nur günstige Gebrauchsgegenstände. Vielmehr wird das Rad zum besten Freund, Statussymbol und häufig auch zu einer kostspieligen Investition. Der E-Bike-Boom verstärkt die Nutzung von hochwertigen Rädern. Das Abstellen kann dabei zur Mutprobe werden, denn leider sind Defizite bei den Fahrradparkmöglichkeiten oder fehlende Radstellplätze oft Alltag. So stellt sich immer wieder die Frage, ob man es tatsächlich wagen möchte, sein Rad an diesen Orten zu parken.

Insbesondere an Knotenpunkten des ÖPNV, Bahnhöfen, bei großen Arbeitgebern, an Schulen, aber auch in Ortszentren sind gute Radparkanlagen ein Komfort-Faktor im Alltagsradverkehr. An einzelnen Standorten radgerechte Abstellmöglichkeiten zu haben, reicht nicht aus. Ziel sollte ein flächendeckendes Netz aus dezentralen Radparkmöglichkeiten mit einheitlichen Standards sein, um die Mobilitätsinfrastruktur landkreisweit zu optimieren.

Zu diesem Zweck wurden im Rahmen der Befahrung bereits rund 50 Radparkanlagen im Landkreis Schweinfurt lagegenau erfasst und mit Datenblättern analysiert. An ca. 30 Standorten war bereits Radabstellinfrastruktur vorhanden, an rund 20 wurden neue Radparkmöglichkeiten vorgeschlagen. Wichtiges Kriterium für die Auswahl der Standorte war, dass die Standorte in öffentlicher Hand sein sollten. Zudem wurde darauf geachtet, dass in jeder Gemeinde mindestens eine Radabstellmöglichkeit vorgeschlagen bzw. analysiert wurde. Elemente der Betrachtung waren:

- Gemeindesitze und Rathäuser
- Bahnhöfe und ÖPNV-Haltestellen
- Öffentliche Einrichtungen
- Weitere interessante Orte entlang des Alltagsradwegenetzes

Jede Anlage wurde vor Ort erfasst und im Hinblick auf ihre Eignung für die jeweilige Nutzergruppe bewertet. Das Ganze wurde in Form von Datenblätter aufbereitet und an die Gemeinden ausgegeben. Den Aufbau des Datenblatts zeigt die folgende Seite.

Datenblätter Fahrradparken

Die Datenblätter der Radparkmöglichkeiten im Landkreis Schweinfurt sind alle nach demselben Schema aufbereitet:

- **Standortnummer:** Die Nummer besteht aus dem amtlichen Gemeindegeschlüssel (AGS) und einer spezifischen und fortlaufend für die jeweilige Gemeinde vergebenen Standortnummer.
- **Gemeinde:** Name der Gemeinde oder Stadt, in der Standort liegt
- **Baulastträger:** Verantwortlicher Baulastträger für den Standort (ist das Feld leer, liegt die Zuständigkeit bei der Gemeinde)
- **Lagebeschreibung:** Zeigt, wo der Standort zu finden ist
- **Infrastruktur:** Spezifikation der Abstellmöglichkeit
- **Beschreibung:** Details zu der Abstellanlage und dem Standort
- **Empfehlung:** Handlungsempfehlungen und Optimierungsvorschläge für den jeweiligen Standort
- **Anmerkungen Baulastträger:** Hier haben Baulastträger die Möglichkeit, Hinweise zu ergänzen und ggf. auch auf Probleme aufmerksam zu machen
- **Ausstattung der Radabstellanlage:** Details zu Ausstattungsmerkmalen, wie Überdachung, Beleuchtung und Anschlussmöglichkeiten in Kurzform
- **Bilder:** Die Datenblätter sind in der Regel mit einem Standortfoto im oberen Bereich versehen, das einen Überblick über die Situation gibt. Je nach Standort folgen ein bis zwei Bilder mit Details der Radparkanlage.

Die Datenblätter wurden in gedruckter Form an die Baulastträger übergeben und digital bereitgestellt. Für die nachhaltige Förderung des Radverkehrs im Landkreis lohnt es sich, an der Verbesserung und am Ausbau der Radparkmöglichkeiten zu arbeiten.

top plan
die Wegweiser

Standortdaten:

Standortnummer: 09678170-0043

Gemeinde: Röthlein

Baulastträger: Kommune

Lagebeschreibung:
Gemeindegelände Röthlein



Infrastruktur:

Fahrradabstellanlage: Anlehnbügel

Beschreibung:

Es sind zwei Anlehnbügel zum Fahrräder abstellen vorhanden. Diese sind für das kurzzeitige abstellen bei Terminen etc. ausreichend. Die Position direkt am Eingang ist sinnvoll. Ein Witterungsschutz ist nicht vorhanden. Am Befahrungstag waren die vorhandenen Kapazitäten ausreichend.

Empfehlung:

Für das kurzzeitige Abstellen sind die vorhandenen Bügel gut geeignet. Für langfristiges Fahrradparken, z. B. durch Mitarbeitende des Rathauses, wären überdachte Fahrradparkmöglichkeiten eine sinnvolle Ergänzung um die Räder auch bei Wetterumschwüngen zu schützen. Die Straßenbeleuchtung dürfte als Lichtquelle ausreichen, dies sollte aber noch einmal bei Dämmerung oder Dunkelheit geprüft werden.

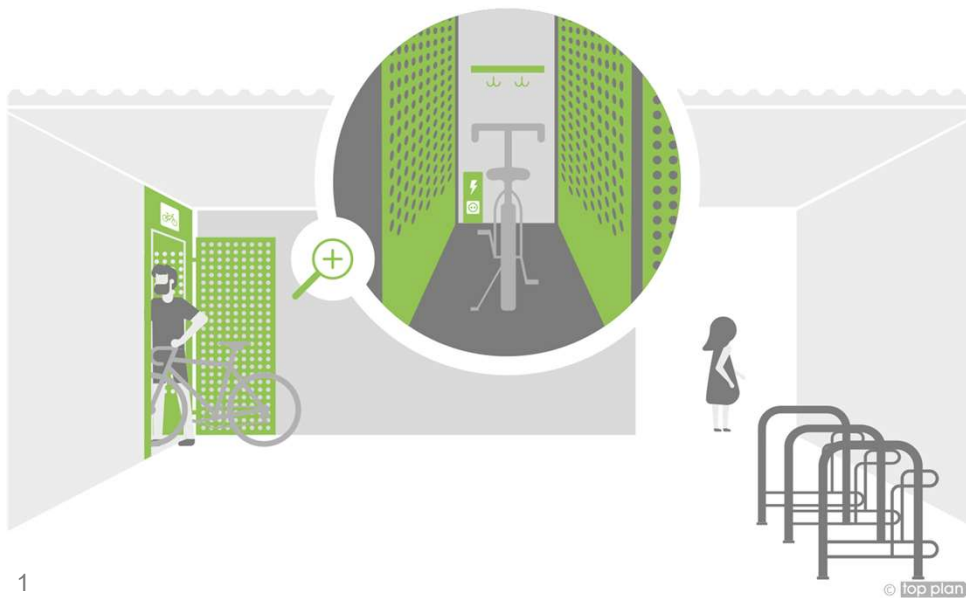
Anmerkung Baulastträger:

Ausstattung der Radabstellanlage:

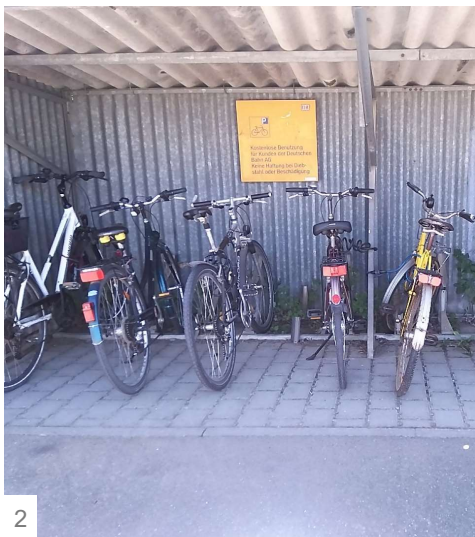
- Kein Witterungsschutz vorhanden
- Rahmen und mindestens ein Reifen können angeschlossen werden
- Durch Straßenbeleuchtung gut abgedeckt



Abb. 22: Datenblatt Fahrradparken



1



2



3

Bild 1: Grafische Veranschaulichung und kompetente Beratung können dazu beitragen, dass Abstellanlagen mit einem hohen Standard etabliert werden.

Bild 2: Radabstellmöglichkeit an einem Bahnhof im Landkreis. Die Bügel entsprechen nicht dem Stand der Technik, sind aber dennoch stark frequentiert.

Bild 3: Sogenannte „Felgenkiller“ sind nach wie vor an vielen Standorten zu finden. Sie sind allerdings ungeeignet zum Fahrradparken und sollten unbedingt durch radgerechte Modelle ersetzt werden.

Im Rahmen des Alltagsradverkehrskonzeptes konnte nur eine begrenzte Anzahl an Abstellmöglichkeiten betrachtet werden. Wichtig war dabei ein Querschnitt aus neuen und bestehenden Standorten und aus verschiedenartigen Zielpunkten. Denn kurzzeitiges Abstellen an einem Rathaus muss anderen Aspekten gerecht werden, als langes Abstellen an einem ÖPNV-Knoten. Neben den betrachteten Standorten kann und sollte eine Vielzahl an weiteren Standorten geschaffen und /oder verbessert werden.

Bei der Schaffung neuer Abstellplätze wird empfohlen, sich an den Empfehlungen der konkret betrachteten Standorte zu orientieren, was Zugänglichkeit, Platzierung, Ausstattung, Kapazität und Modellwahl der Abstellbügel angeht.

Beratende Unterstützung durch den Landkreis kann bei der Weiterentwicklung der Radparkinfrastruktur sinnvoll sein. Denn die konkrete Umsetzung von Radparkplätzen in Gemeinden scheitert oft nicht am Willen, sondern an Wissen und Personalkapazitäten. Es gibt schlichtweg niemanden, der sich mit Fahrradparken und der Weiterentwicklung der Infrastruktur ausführlich beschäftigen kann. Wenn es hier im Landkreis zum übergreifenden Austausch zwischen lokalen und regionalen Radverkehrsverantwortlichen kommt, können weitere Anreize zum Verzicht auf das Auto geschaffen werden – damit wäre ein großer Schritt hin zur intermodalen Mobilität getan.

Mit einem strukturierten, zentral koordinierten System kann auch ein einheitliches Erscheinungsbild geschaffen werden. Wird eine Vorauswahl geeigneter Abstellmodelle getroffen, ist zudem ein hoher Nutzungskomfort gesichert. Die sogenannten „Felgenkiller“, die vielerorts noch zu finden sind, sind nämlich in der Regel eher auf Unwissenheit zurückzuführen, als auf Unwillen radgerechte Infrastruktur zu schaffen.

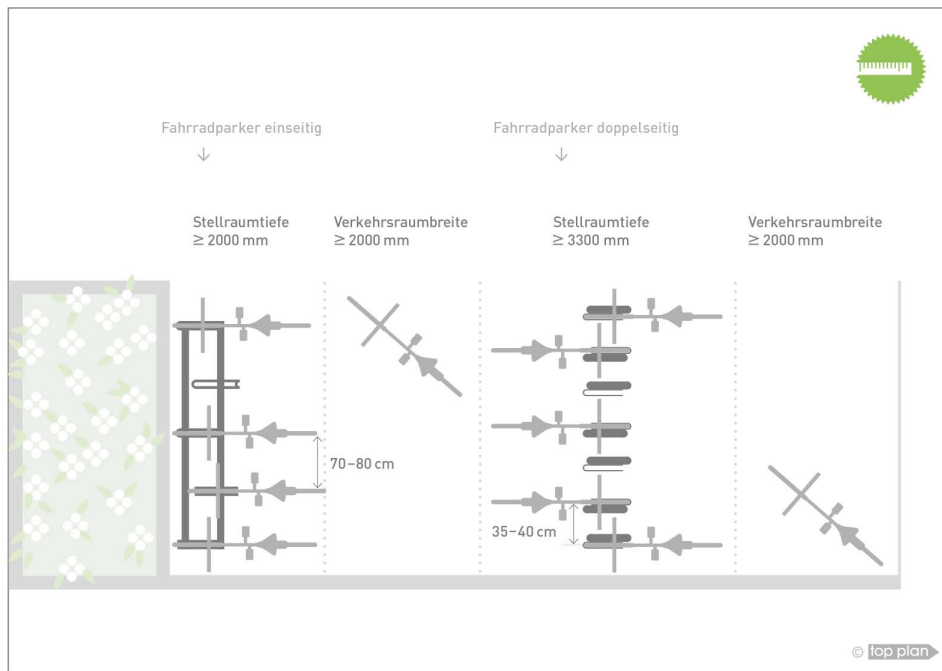


Abb. 23: Bemaßung Radstellplätze

Die Darstellung zeigt, wie viel Platz das Ein- und Ausparken eines Fahrrads tatsächlich benötigt. Um bequem rangieren und alle Bügel erreichen zu können sind mindestens 2,00 m an Verkehrsraum notwendig. Zusätzlich wichtig ist, dass die Abstände der einzelnen Fahrräder zueinander komfortables Ein- und Ausparken ermöglichen.

Auch auf einen administrativen Faktor sei hingewiesen: Das Parken von Kraftfahrzeugen wird bei allen Baumaßnahmen im privaten und gewerblichen Bereich berücksichtigt und mit Verordnungen und Gesetzen geregelt, während Radabstellanlagen meist nur untergeordnete Wertschätzung erfahren. Oft werden bei Hochbauvorhaben Radparkmöglichkeiten nicht (oder nur unzureichend) realisiert. Auch im öffentlichen Raum wurden in der Vergangenheit Parkplätze gebaut, welche sich meist nur an Autos orientierten. Das Rad wird – wenn überhaupt – an die Seite „gequetscht“. Folge ist, dass Räder an ungeeigneten Stellen abgestellt bzw. an Straßenmobiliar angekettet werden müssen. Wir empfehlen daher, Radabstellanlagen in die kommunalen Stellplatzsatzungen zu integrieren – sie müssen zum Standard werden. Mittlerweile ist es sogar so, dass die Stellplatzsatzungen einiger Städte und Gemeinden Vorgaben zur konkreten Gestaltung von Radparkanlagen machen – eine effektive Möglichkeit, um nicht radgerechte Abstellanlagen zu vermeiden.

In diesem Zuge bietet es sich auch an, Empfehlungen zu Bemaßungen mit an die Hand zu geben. Denn man darf den Einfluss der Zugänglichkeit auf den Komfort einer Radparkanlage nicht unterschätzen. Wie das aussehen kann, zeigt die [Grafik links](#).

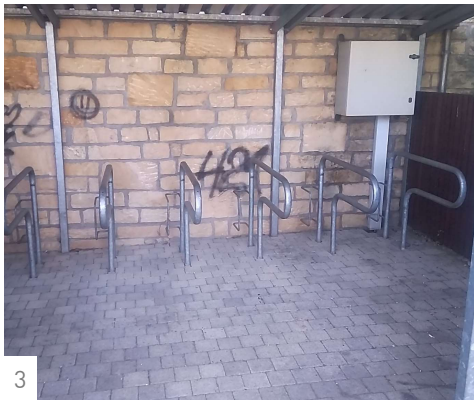
Neben reinen Abstellbügeln ist auch begleitende Infrastruktur eine Chance zur Förderung des Radverkehrs, was Seite 67 zeigt. Zuvor folgen noch einige Radpark-Beispiele aus dem Landkreis.



1



2



3



4



5



6



7

Bild 1 und 2: Einfache Anlehnbügel sind häufig eine gute Lösung zum Fahrradparken. Sie sind für (fast) alle Räder gut nutzbar und ermöglichen das einfache Abschließen des Fahrrads. Es gibt sie in diversen Designs, Farben und Formen, so dass sie sich gut in das Gesamtbild einer Gemeinde oder eines Landkreises integrieren lassen.

Bild 3 und 4: Überdachte Einstellbügel. Hier ist mit einer längeren Abstelldauer zu rechnen, daher ist die Überdachung sinnvoll. Die Einstellbügel sind etwas platzsparender als Anlehnbügel und daher geeignet, wenn die Flächen begrenzt sind oder mit vielen abgestellten Rädern gerechnet wird.

Bild 5: Radabstellmöglichkeit an einem Bahnhof, kombiniert mit einer Reparaturstation und Lademöglichkeiten. Die Platzierung unmittelbar an den Gleisen ist für Pendler praktisch. Sollte sich erhöhter Bedarf herausstellen, gibt es noch Platz zur Erweiterung der Abstellmöglichkeiten.

Bild 6: Überdachter Rastplatz mit Abstellmöglichkeit. Die Zufahrtswege sind frei und gut mit dem Rad erreichbar.

Bild 7: Hier wurde ein schöner Rastplatz für Radfahrende geschaffen. Die Reparaturstation kann im Fall der Fälle sehr hilfreich sein und auch die Lademöglichkeit wird sicherlich einigen Radfahrenden zugutekommen. Schön ist auch das einheitliche Design, dem auch die Ruhebänk angepasst wurde. Schade ist, dass keine eigentliche Abstellmöglichkeit, wie ein Anlehn- oder Einstellbügel vorhanden ist.

Begleitende Radinfrastruktur

Neben reinen Radabstellmöglichkeiten gibt es weitere Aspekte, die Radfahrenden das Leben erleichtern. Oft sind es kleine Dinge, die Freude bereiten und Wertschätzung zeigen.

Ein Service für Radfahrende sind Schließfächer für die Aufbewahrung von kleinem Gepäck (z. B. Radhelm), idealerweise mit Möglichkeit einen Akku oder das Handy zu laden (Bild 2).

Hilfreich sind kompakte Servicestationen mit Werkzeug und Luftpumpe, die kleine Reparaturen unterwegs ermöglichen (Bild 3).

Ein Schlauchautomat hilft in der Not, auch außerhalb der Öffnungszeiten (Bild 5).

E-Bike-Ladestationen sind vor allem an Orten mit längerer Aufenthaltsdauer sinnvoll. Dies können z. B. Sehenswürdigkeiten, Stadtmitten, Gastronomiebetriebe, Freibäder oder Arbeitgeber sein. Ideal ist es, wenn der Akku während des Ladevorgangs im Rad verbleiben kann. Dann steht dieses nicht mit offenen Kontakten im Freien. Bitte beachten Sie, dass das Rad daher in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt geordnet abgestellt werden muss und es auf jeden Fall eine Möglichkeit zum Anketten des Rades geben muss. Bild 6 zeigt ein vorbildliches Beispiel, bei welchem das Rad abgestellt, mit einem vorhandenen Stahlseil gegen Diebstahl gesichert und mit ebenfalls vorhandenen Adaptern der gängigen Hersteller geladen werden kann.

Ein gelungenes Beispiel für die Bereitstellung von verschiedenen Radinfrastrukturelementen an einem Ort zeigen die Bilder 1 bis 4. Es werden je nach Bedarf Radboxen, überdachte Bügel, Schließfächer mit Lademöglichkeit und eine Reparaturstation angeboten.

Die Kombination von radgerechten Abstellmöglichkeiten und begleitender Infrastruktur kann großen Mehrwert für alle Radfahrenden schaffen – in der Freizeit und im Alltag. Wichtig ist, dass für Gemeinden und Baulastträger ein niederschwelliger Zugang zu den relevanten Informationen geschaffen wird.



Von der Radabstellanlage zur Mobilitätsdrehscheibe

Die vorhergegangenen Seiten zeigen: Fahrradparken ist ein zentrales Element der Förderung des Radverkehrs und gute Radparkanlagen sind ein erster Schritt hin zu einem neuen Mobilitätsbewusstsein. Arbeitgeber und Schulen profitieren ebenso davon, wie z. B. auch Einzelhandel und Freizeiteinrichtungen.

Aber sind wir nur mit dem Rad unterwegs?

Denkt man diesen Ansatz konsequent weiter, kommt man zur Erkenntnis, dass eine Art der Fortbewegung in vielen Fällen nicht ausreicht. Die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsträgern wird wichtig – Intermodalität ist das Stichwort!

Pendlerparkplätze, Bahnhöfe und Bushaltestellen sind Orte, an denen die Reise mit dem Rad vielleicht endet, aber mit dem ÖPNV oder in einer Fahrgemeinschaft weiter gehen kann. Stimmt der Service, sinken die Hemmungen, sich mit verschiedenen Verkehrsmitteln fortzubewegen. Für die Verknüpfung dieser Verkehrsmittel wird die Digitalisierung oft als Allheilmittel gepriesen. Ja, es stimmt, eine App, welche verschiedene Wege zum Ziel bewertet und kombiniert, ist eine wertvolle Unterstützung. Aber sie nutzt Radfahrenden wenig, wenn sie am Umstiegspunkt keinerlei Radinfrastruktur vorfinden. Warum sollten sie z. B. zum Pendlerparkplatz radeln, wenn dort nichts anderes als ein gekiester Autoparkplatz ist? Und wer nutzt sein teures E-Bike für die morgendliche Fahrt zum Bahnhof, wenn den ganzen Tag die Angst da ist, ob das Rad wohl am Abend noch da ist?

Also, wie muss der Service sein, damit die Bürgerinnen und Bürger im Landkreis Schweinfurt das Rad in Kombination mit Bus und Bahn noch besser nutzen?

Das Stichwort lautet: Mobilitätsdrehscheiben!

Sie verknüpfen individuelle und öffentliche Wege – zu einer klugen, ökonomischen Mobilität. So entsteht Freiheit für jeden Einzelnen.

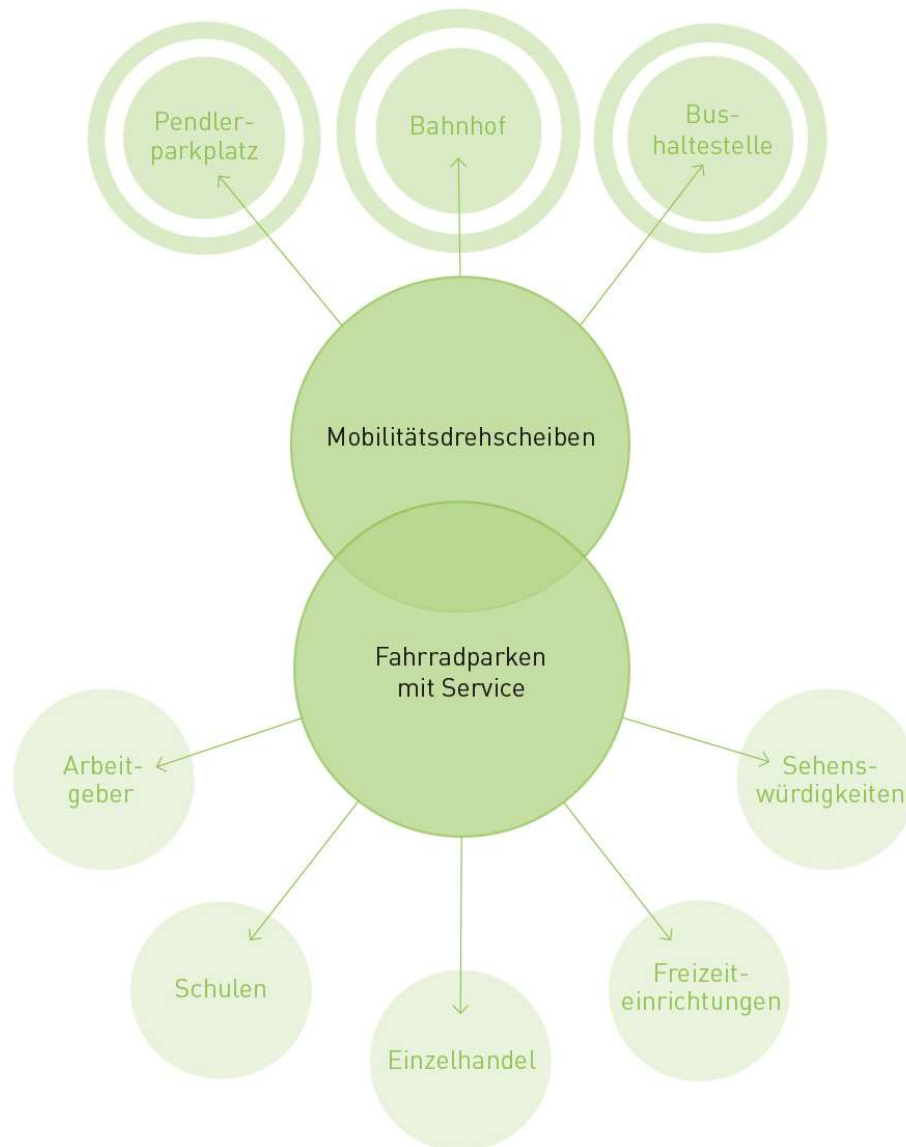


Abb. 24: Darstellung Mobilitätsdrehscheibe

Das Thema der intermodalen Mobilität wurde bereits 2019 im Mobilitätskonzept des Landkreises Schweinfurt berücksichtigt. Schon damals gab es rund ums Thema Radverkehr und ÖPNV zwei zentrale Themen:

- Die Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme:

Hier war neben der Möglichkeit des Radtransports im ÖPNV vor allem eine einheitliche und verlässliche Regelung gewünscht.

- Radparkmöglichkeiten an frequentierten Haltestellen:

Schon damals wurden unterschiedlich ausgestaltete Abstellmöglichkeiten an zentralen Haltepunkten in den Gemeinden vorgeschlagen. Zudem war ein stationsbezogenes Bike-Sharing-Konzept für die Stadt Schweinfurt im Gespräch, ggf. ergänzt um Stationen an wichtigen Haltestellen im Landkreis.

Die Fahrradmitnahme im ÖPNV ist häufig ein schwieriges Thema. Denn Busse beispielsweise haben nur eine begrenzte Fläche. Radanhänger lohnen sich oft nicht und wenn Rollstuhlfahrende oder Kinderwagen die Busse nutzen möchten, ist in vielen Fällen einfach nicht genug Platz vorhanden. Die Radfahrenden haben dann das Nachsehen. In der Freizeit kann man vielleicht Wartezeiten in Kauf nehmen, bei der morgendlichen Fahrt ins Büro ist die Lage anders.

Immer mehr Pendelnde nutzen daher die Möglichkeit, ein Rad am Start- und eines am Zielpunkt abzustellen. So kann der ÖPNV genutzt werden und die letzte Meile mit dem Rad bewältigt werden. Dies führt allerdings direkt zum nächsten Punkt: Für eben diese Zielgruppe der Pendelnden sind radgerechte und sichere Abstellmöglichkeiten unerlässlich. Auch die Möglichkeit von Bike-Sharing kann in diesem Zusammenhang interessant sein. Dies ist allerdings eher für stärker frequentierte Zielpunkte interessant, so z. B. das Stadtgebiet Schweinfurt, ggf. ergänzt um die unmittelbar angrenzenden Gemeinden. In den ländlicheren Bereichen wird sich ein Sharing Angebot vermutlich eher nicht rechnen.

Die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ist aktuell im Gange. Vor allem, wenn es um die Themen der Haltestellengestaltung und in diesem Zusammenhang auch des Fahrradparkens geht, ist eine Kooperation mit der Radverkehrsbeauftragten in jedem Fall sinnvoll. So können alle Bedürfnisse der Nutzenden des Umweltverbundes bestmöglich berücksichtigt werden.

Wie eine gut ausgebaute Mobilitätsdrehscheibe aussehen kann, zeigt das Beispiel der Radstation Riedlingen. Dort sind radgerechte Einstellbügel, Einzelboxen mit Lademöglichkeit, Schließfächer und Toiletten auf einer überdachten Fläche kombiniert. So findet jeder das passende Angebot. Unmittelbar an der Radstation befindet sich eine Bushaltestelle und ein größerer Parkplatz. Das Bild gibt einen kleinen Einblick:



Je nach Standort muss es nicht immer die überdachte Komplettlösung sein. Verschiedene Situationen erfordern auch verschiedene Gestaltungen. Das zeigt auch die nachfolgende Bilderserie.

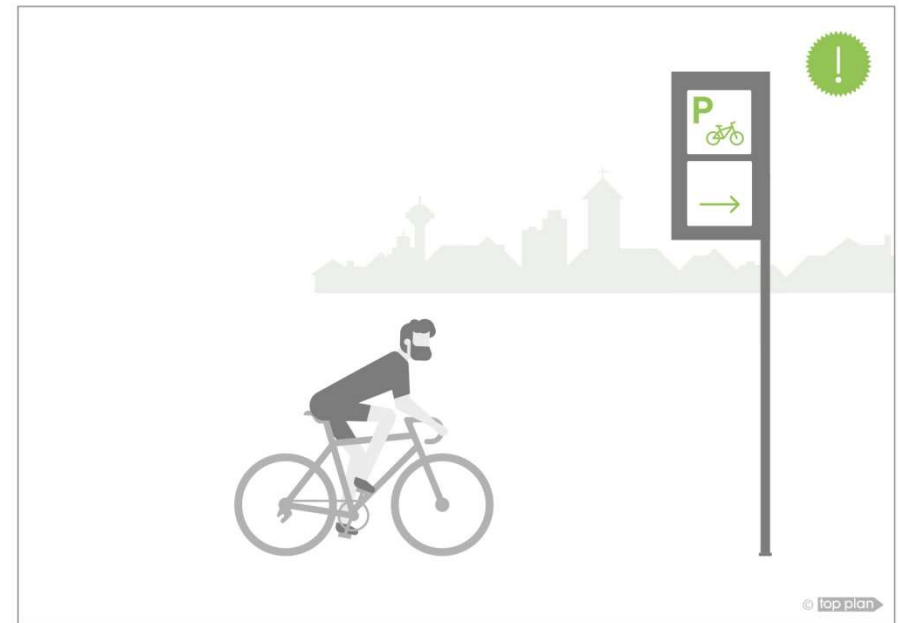
Vom Abstellbügel bis zur Rad-Mobilitätsstation: Welche Entwicklungsstufen sind möglich?

Um diese Fragestellung Schritt für Schritt zu beleuchten, haben wir uns viel Mühe gegeben und die nachfolgende Bildergeschichte mit Details aus der Planungspraxis entwickelt.

Gleichzeitig stellen die einzelnen Skizzen eine Art Baukastensystem dar. Je nach den Anforderungen am Zielort können Sie das geeignete Modul für Ihre Fahrradparkplätze oder Ihre Mobilitätsstation auswählen.

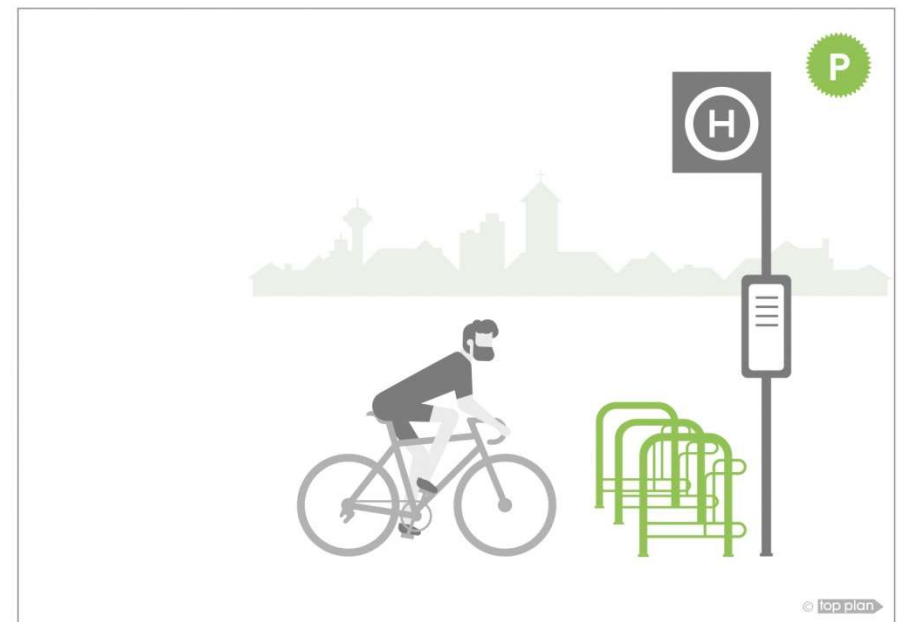
An dieser Stelle bleibt uns nur zu sagen: Packen Sie es an. Lassen Sie sich inspirieren!

Hinweisschild



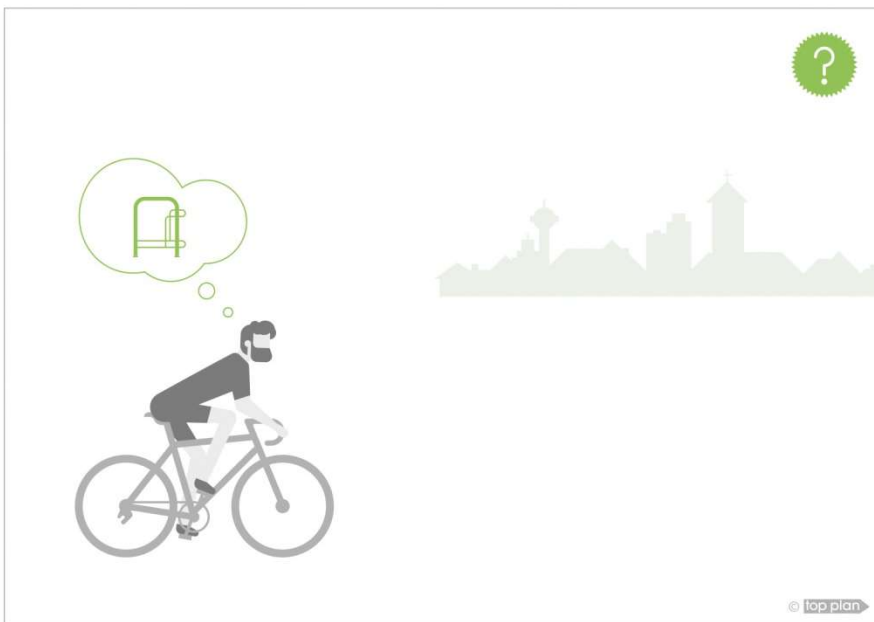
Aaah, Wegweiser für Fahrradparken – hier gibt's eine Abstellmöglichkeit!

Bügel

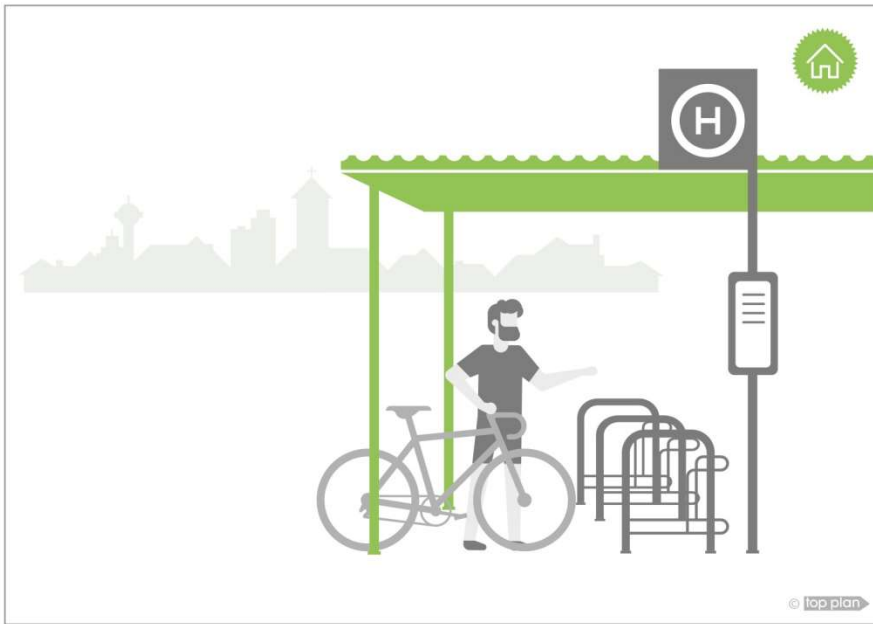


Ein Anfang: radgerechte Abstellbügel

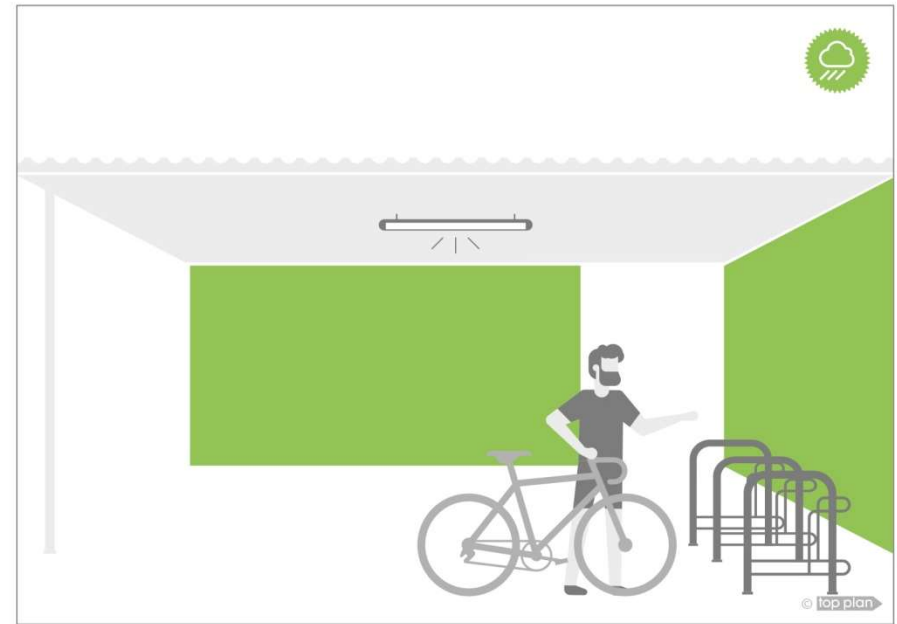
Nichts...



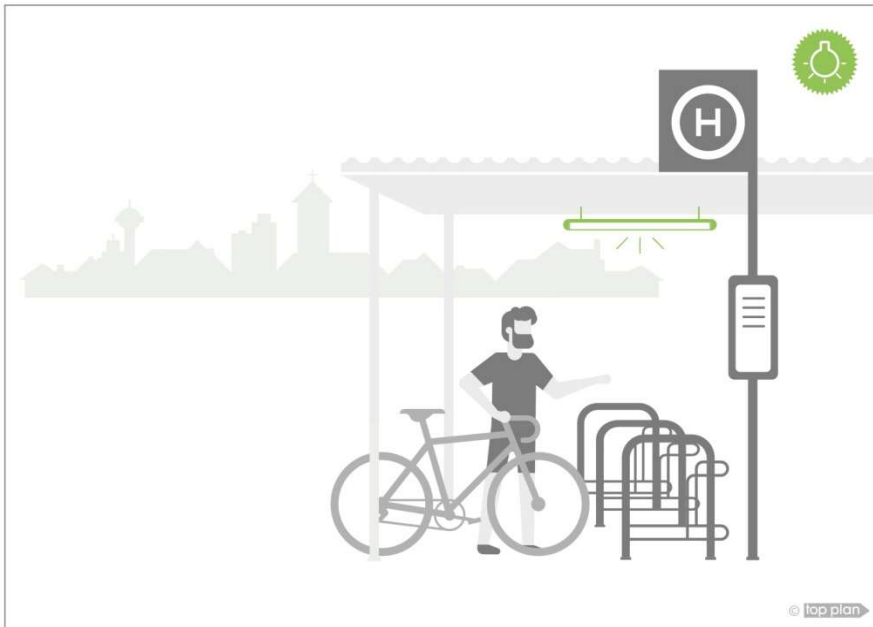
Wo stell' ich mein Fahrrad ab?



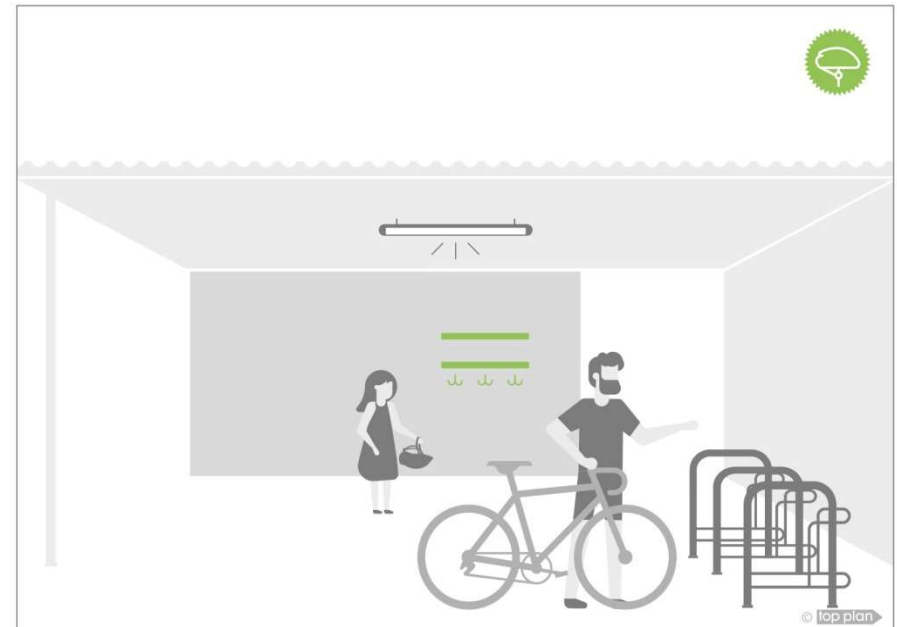
Schutz von oben! Kein nasser Sattel, kein nasser Po



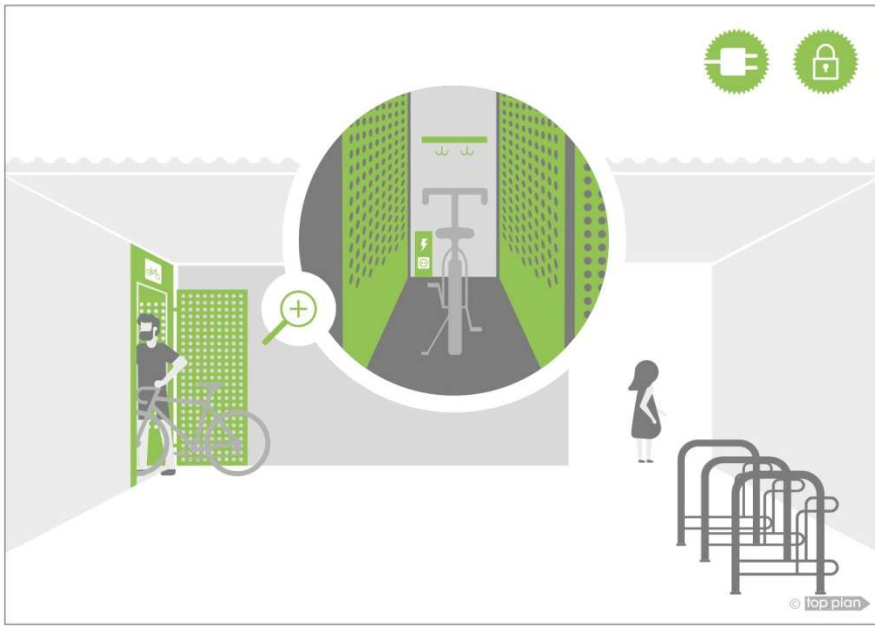
Regen, Wind, Gewitter – Rad und Radler sind froh, „mehr“ um sich zu haben



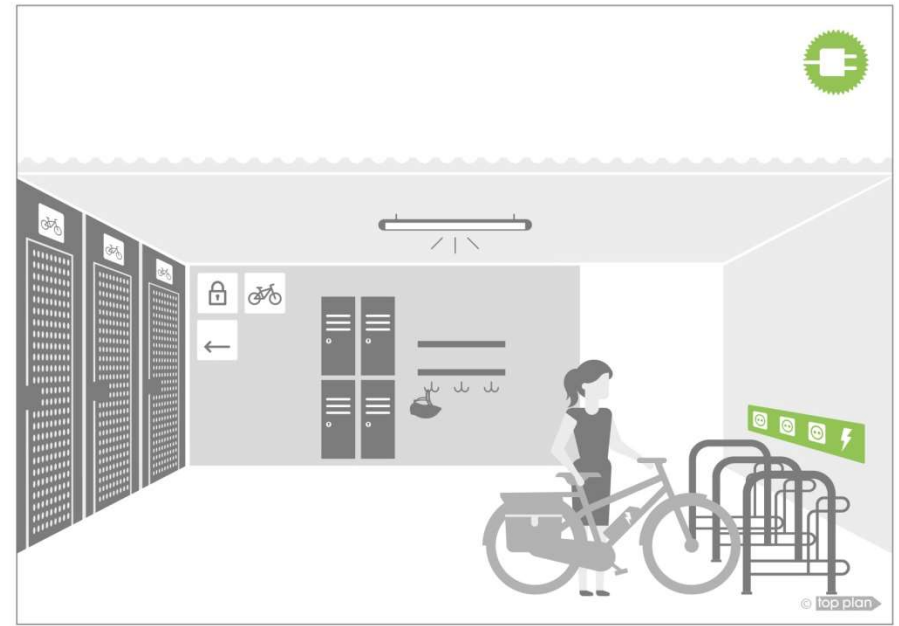
Es werde Licht... kein Tappen im Dunkeln: Schloss bequem öffnen, mich sortieren



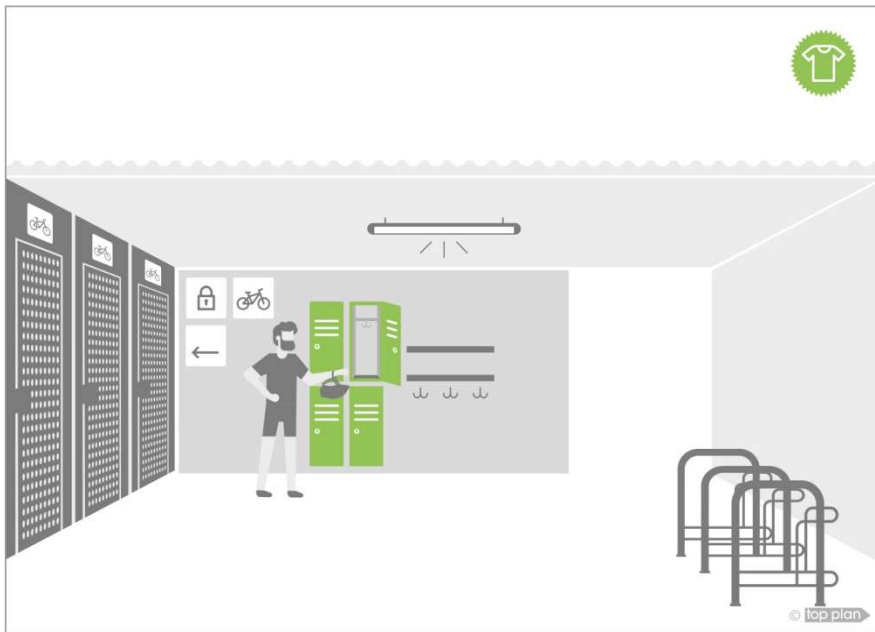
Häng' hin oder leg' ab! Weiter ohne störende Utensilien



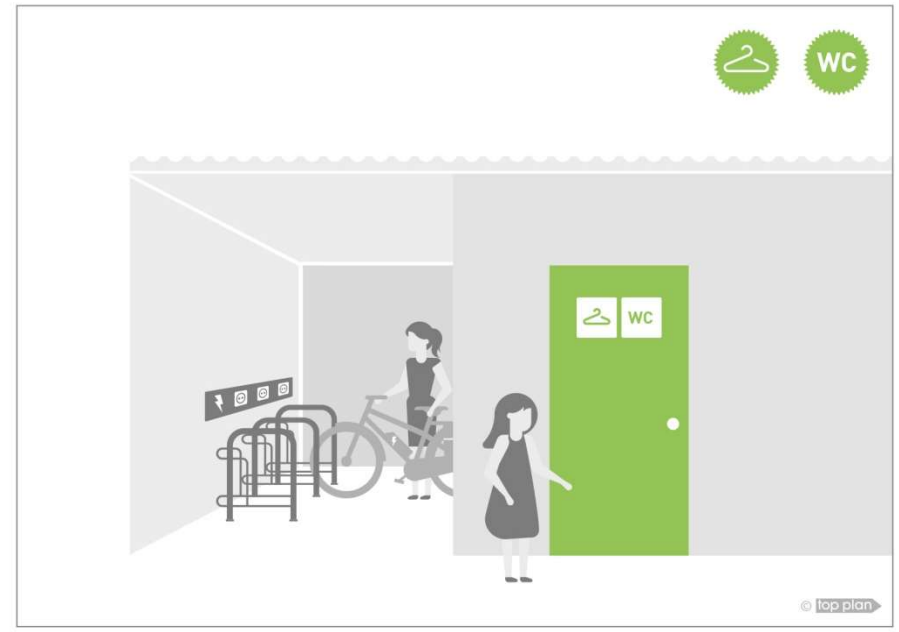
Schutz auch für „Luxusräder“, Gepäck einstellen und den Akku wieder aufladen!



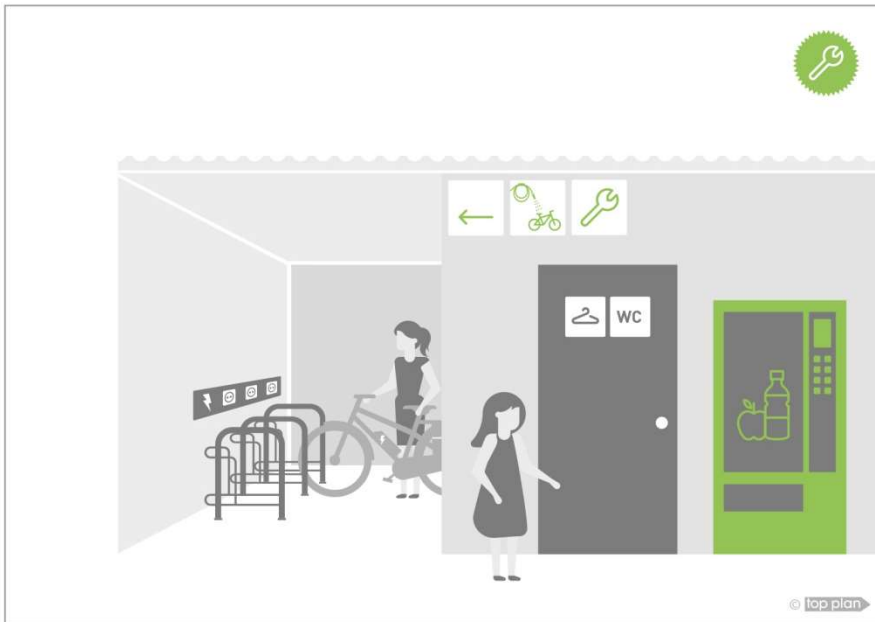
Akku leer? Mehr Strom: parken – aufladen lassen – weiter fahren



Radbekleidung? Wechselschuhe? Schwere Taschen? → Spinde!

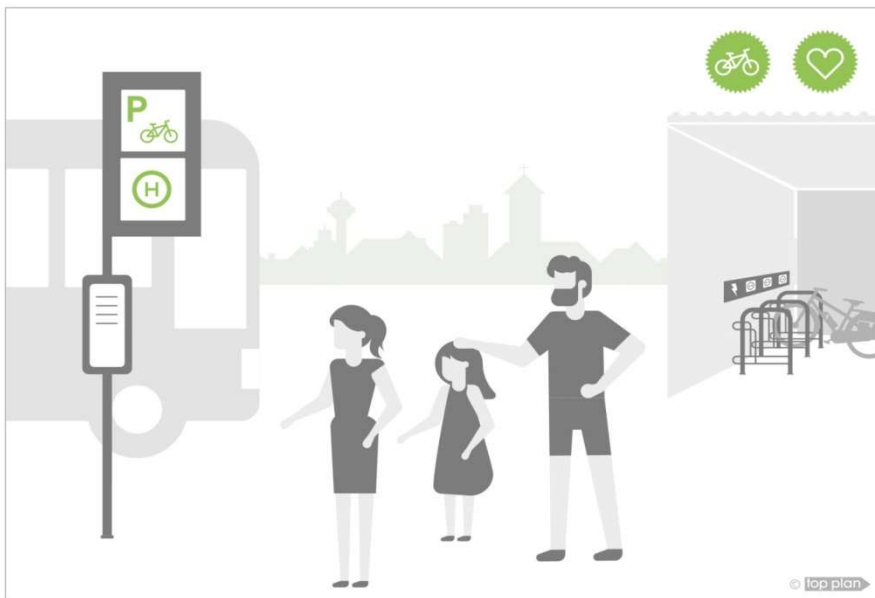


Das große Plus: WC und Umkleide



Rundum an alles gedacht: Versorgung für Mensch & Rad

Mobilitätsstation – ein Herz für Radfahrer



Rad gut versorgt, jetzt können wir schlau und entspannt weiter.

Wege entstehen dadurch, dass man sie geht!

Franz Kafka

4.8 Öffentlichkeitsarbeit

Die Bevölkerung wird über Entwicklungen im Radverkehr auf dem Laufenden gehalten und mit Kampagnen zum Radfahren motiviert. Information und Motivation der Bürger über verschiedene Kanäle ist sinnvoll. Um möglichst viele Menschen zu erreichen, bieten sich auch digitale Methoden wie ein Bürgerportal, ggf. kombiniert mit einer Plattform zur Meldung von Mängeln an.

Öffentlichkeitsarbeit

Will man mehr Menschen auf das Rad bringen, ist Öffentlichkeitsarbeit ein zentrales Element. Nicht umsonst sind die geflügelten Worte der Public Relations **Tue Gutes und rede darüber**. Ein noch so gutes Radverkehrskonzept nutzt nichts, wenn die Bevölkerung nicht informiert wird. Bei jeder Optimierung der Radinfrastruktur kann bzw. muss also darüber berichtet werden.

Im touristischen Radsegment gehört ein professionelles Marketing schon seit längerem zum Standard. Der Alltagsradverkehr „hinkt“ vielerorts eher hinterher. Die strategische Öffentlichkeitsarbeit aus dem Freizeit- und Tourismusbereich lässt sich – modifiziert – auf den Alltagsradverkehr übertragen. Stichwort ist „crossmediale Kommunikation“. Das bedeutet, dass News über alle Medienkanäle platziert werden – Tagespresse, Radnetzportale, Homepage, Blog oder Social Media sind nur ein paar Beispiele, was möglich ist.

Ebenso wichtig sind Veranstaltungen und einmalige Ereignisse, die Radfahren in die Öffentlichkeit bringen. Auch Plakatmaßnahmen, die Teilung von Informationen via Social Media und die Einbindung der Bevölkerung über Workshops und Bürgerdialoge sind positive Signale nach außen – je diverser, desto eher können verschiedene Zielgruppen, Alters- und Bevölkerungsschichten erreicht werden. Das trägt zur Bewusstseinsbildung bei und fördert den Radverkehr.

Je klarer die Kommunikation, desto eher werden Maßnahmen im Bereich Radverkehr gesehen und geschätzt, denn die beste Infrastruktur hilft nichts, wenn die Bürger nicht darüber informiert werden und sehen, welche Möglichkeiten sie mit dem Rad haben.

Es folgen Beispiele für Maßnahmen und Initiativen aus anderen Regionen, die auch in Ihrem Landkreis adaptiert werden könnten.

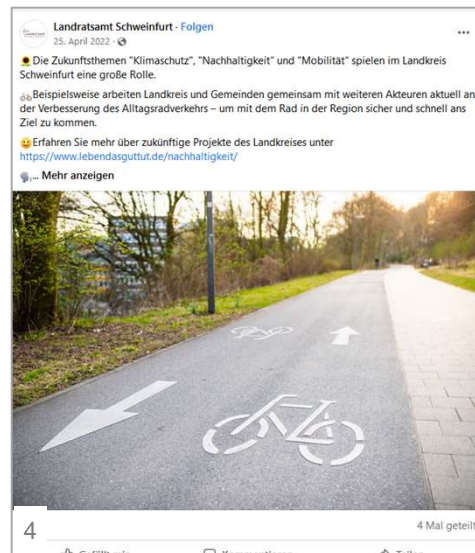
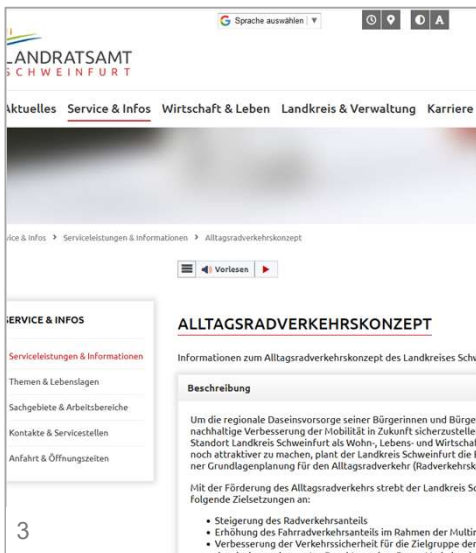
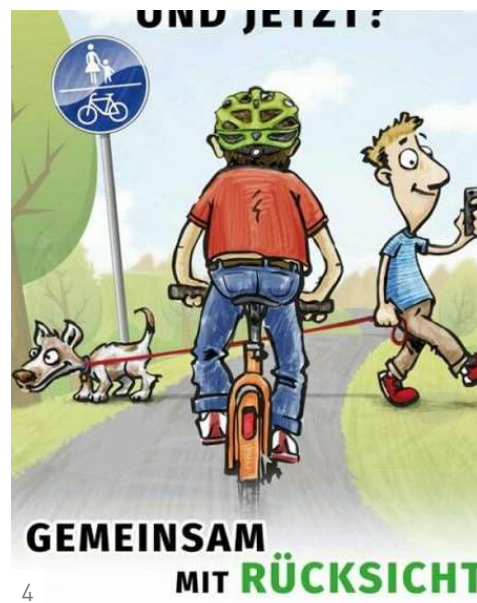
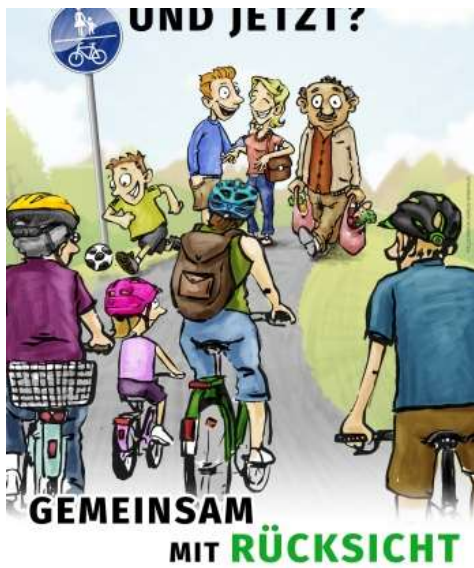


Bild 1 und 2: Im touristischen Bereich erfolgt die Vermarktung des Radverkehrs via *Schweinfurt 360°*. Dort werden Radtouren etc. bereitgestellt.

Bild 3: Die Website des Landkreises informiert über das aktuelle Projekt zum Alltagsradverkehr. Es wäre aber wünschenswert, dass das Thema noch präsenter ist und sich Informationen zum Alltagsradverkehr auch im Bereich Mobilität finden.

Bild 4: Auch im Social Media Bereich ist der Landkreis Schweinfurt aktiv, z. B. auf Facebook, wo News zum Radverkehr gepostet werden – das sollte beibehalten werden.

„Gemeinsam mit Rücksicht“ in der Stadt Lindau



Die Aktion richtet sich an alle Verkehrsteilnehmenden und wirbt für Miteinander und gegenseitige Rücksichtnahme. Verschiedene Plakate (Abbildung 1 bis 4) appellieren an die Verkehrsteilnehmenden, die gemeinsamen Flächen so zu nutzen, dass alle sicher unterwegs sein können – dies betrifft Radfahrende, zu Fuß Gehende und Autofahrende gleichermaßen. Die Schilder mit den verschiedenen Motiven sind an mehreren Geh- und Radwegen und Schutzstreifen im Stadtgebiet angebracht. Wie das vor Ort aussieht, zeigt [Abbildung 5](#).

Ergänzend zu den Plakaten wurden auch Warnwesten produziert, die Autofahrende auf Überholabstände hinweisen ([Bild 6](#)).

Durch die Kampagne werden alle Verkehrsteilnehmenden angesprochen, was einen positiven Effekt hat. Durch die verschiedenen Motive gibt es für vielfältige Situationen ein passendes Motiv.

Informationskampagnen zur Steigerung der Akzeptanz

Nicht selten beschwerten sich Radfahrende über fahrradunfreundliches Klima und Schwierigkeiten, wenn sie mit dem Rad im Alltag unterwegs sind. Umgekehrt klagen andere Verkehrsteilnehmende über Radfahrende, die sich nicht an Regeln halten, rote Ampeln ignorieren oder gefährliche Manöver fahren, um Zeit zu sparen

Ein Lösungsansatz ist die Steigerung der Akzeptanz durch Information. Wie das aussehen kann, zeigen die Kampagnen.

Bild 1: Plakate an stark befahrenen Straßen informieren über den nötigen Mindestabstand.

Bild 2 und 3: Initiativen gegen Geisterradler nehmen immer mehr zu – denn nicht alle Radfahrenden kennen die Regeln und halten sich daran.

Bild 4 und 5: Infostelen in der Stadt Bamberg informieren über das richtige Verhalten in Fahrradstraßen – denn nicht selten entstehen Konflikte und gefährliche Situationen aus Unwissenheit.



1



2

© Stadt Weingarten



3

© V. Weyrauch / Stadt Memmingen



4

© Stadt Bamberg



5

© Stadt Bamberg

Positive Verstärkung

Es muss nicht immer der erhobene Zeigefinger sein. Die Beispielbilder zeigen drei Kampagnen, die das Fahrrad ins Straßenbild integrieren ohne direkte Verbote oder Gebote mit sich zu bringen. Für Radfahrende erfolgt eine positive Verstärkung, quasi ein kleines „Lob“ dafür, dass sie umweltfreundlich unterwegs sind.

Und auch andere Verkehrsteilnehmer werden so vielleicht auf das Thema Rad aufmerksam. So lässt sich das Thema Radverkehr nach und nach im Ortsbild verankern und zeigt: Hier wird Rad gefahren!

Bild 2 stammt aus dem Landkreis Schweinfurt, besonders für landwirtschaftlich geprägte Gemeinden eine schöne Kampagne.

Bild 1: Immer wieder begegnen einem in der Stadt Kempten die Graffitis und bringen einen zum Schmunzeln.

Bild 2: Im Gemeindegebiet Bergheinfeld wird für gegenseitiges Miteinander geworben.

Bild 3: Radkampagne im Landkreis Fürth – mit verschiedenen Motiven wurde an der positiven Verstärkung des Radfahrens gearbeitet



Codierung von Fahrrädern

Fahrraddiebstahl ist in Städten leider ein häufiges Delikt – ein echtes Problem, wenn man Menschen inspirieren möchte, das Rad zu nutzen.

Die Verwaltung der Universitätsstadt Greifswald ist daher beispielsweise eine Kooperation mit der Polizei eingegangen. Diese beinhaltet unter anderem in regelmäßigen Abständen einen Informationsstand auf dem Marktplatz, wo es für die Einwohner der Stadt die kostenlose Möglichkeit gibt, das Fahrrad mit einer auffälligen Codierung zur Diebstahlsicherung versehen zu lassen.

Da jeder Code personalisiert ist, kann das Rad, sofern es nach einem Diebstahl wieder auftaucht, problemlos dem Eigentümer übergeben werden. Da der Code eingraviert wird, lässt er sich nur mit großem Aufwand beseitigen. Das schreckt vor allem Diebesbanden ab, welche die Räder wieder verkaufen wollen. Das Diebstahlrisiko wird verringert.

Ein großer Pluspunkt, ist der Standort in der Öffentlichkeit. Durch die prominente Standortwahl auf dem Marktplatz können auch zufällig daran vorbeilaufende Personen auf die Aktion aufmerksam gemacht werden und ein Bewusstsein für das Thema entwickeln.

Doch man muss nicht bis nach Greifswald fahren – auch die Polizei in Schweinfurt verfügt über ein Codiergerät. Doch die Arbeit der Polizeiinspektion geht noch darüber hinaus – mit Präventionsveranstaltungen wird versucht, Aufmerksamkeit auf die Themen Sicherheit, Diebstahlschutz und Radverkehr zu lenken. Diese wertvolle Aufklärungsarbeit sollte fortgeführt werden. Auch ein Ausbau des Angebots der Fahrradcodierung, im Zuge von Events und Veranstaltungen ist denkbar. Der ADFC unterstützt solche Aktivitäten in aller Regel gerne und verfügt vielerorts auch über passende Geräte.

Bild 1 und 2: Nicht nur in Greifswald, auch in Karlsruhe und Großburgwedel finden Aktionen zur Fahrradcodierung statt.



1

Quelle: <https://www.adfc-bw.de/karlsruhe/service/codierung/>



2

© Thomas Oberdorfer

Mobil ohne Auto im Oberen Nagoldtal

„Mobil ohne Auto“ ist eine Aktion, bei der das gesamte Nagoldtal an einem Sonntag im Jahr komplett für den Autoverkehr gesperrt wird. Radfahrende, Inlineskatende und Fußgänger können sich dort aufhalten, wo sonst Autos und LKWs das Straßenbild bestimmen.

Auf einer Strecke von 40 Kilometern kommt es an der Strecke zu verschiedenen Veranstaltungen und Highlights. Die Vereine der Region, die an Essens- und Getränkeständen für die Verpflegung sorgen profitieren ebenso davon wie Einwohner und Touristen, die die Veranstaltung seit Jahren schätzen.

Umweltfreundliche Fortbewegung wird an diesem Tag in den Mittelpunkt gestellt. Auf diese Weise wird auch auf die Belange und Hindernisse des Radverkehrs aufmerksam gemacht und mit Infoständen können Bürger sensibilisiert werden.

Auch in Teilbereichen des Landkreises Schweinfurt gibt es eine ähnliche Aktion. So fand im Mai 2023 bereits der 15. Autofreie Sonntag für Genießer statt. Die Aktion findet aktuell vorrangig entlang des Mains statt und hat einen eher touristischen Fokus.

Nichtsdestotrotz ist damit ein Grundstein gelegt, auf dem aufgebaut werden kann. So wäre eine Ausweitung auf andere Teilregionen ebenso denkbar, wie ein stärkerer Fokus auf das Thema Radverkehr. In Bergheinfeld gab es bereits 2023 E-Bike Probefahrten. Das könnte erweitert werden, indem beispielsweise auch Lastenräder oder Kinderanhänger für Testfahrten organisiert werden.





1



2

Stadtradeln

Das Stadtradeln ist bundesweit bekannt. Die Kampagne hat es geschafft, in einer Vielzahl von Kommunen und Landkreisen Fuß zu fassen und ruft Jahr für Jahr riesige Resonanz hervor, wenn es darum geht, Radverkehr in die Öffentlichkeit zu bringen.

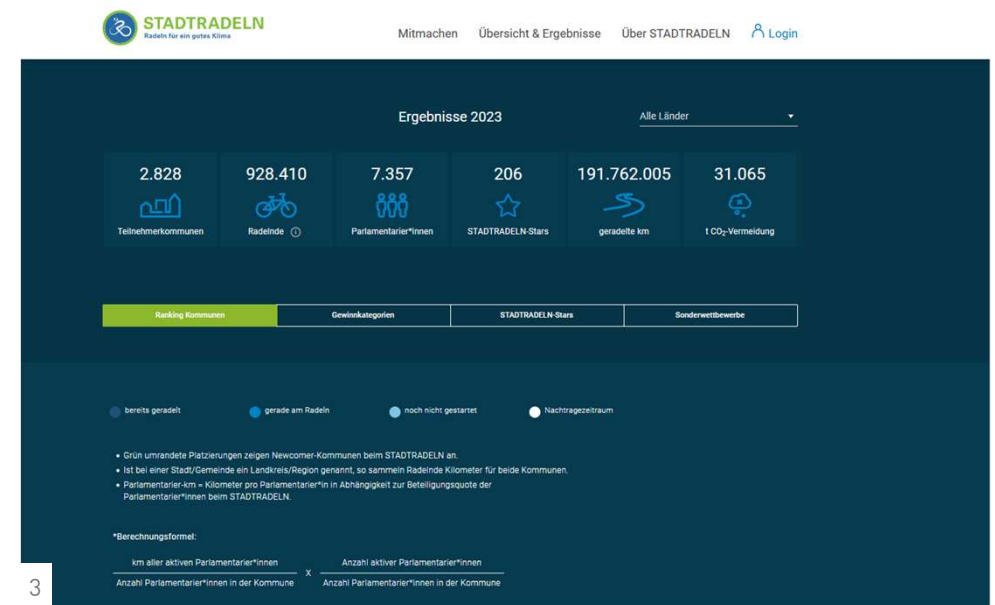
An 21 Tagen soll der Wettbewerb die Teilnehmer inspirieren doch mal das Rad zu nehmen. Zu diesem Zweck kann man sich in Teams zusammen finden, um Kilometer zu sammeln und die Konkurrenz hinter sich zu lassen. Auf die Sieger warten Ruhm und Ehre, aber auch in den meisten Fällen kleine Preise und Belohnungen.

Aus dem Landkreis Schweinfurt nehmen bisher einzelne Gemeinden teil, eine Ausweitung auf den Gesamtlandkreis könnte dazu beitragen, das Rad weiter in den Mittelpunkt zu stellen.

Abbildung 1: Kommunen aus ganz Deutschland und darüber hinaus nehmen teil.

Abbildung 2: Die Beliebtheit steigt von Jahr zu Jahr – die Zahl der aktiv Radelnden nähert sich mittlerweile 1.000.000!

Abbildung 3: Die Ergebnisse sind beeindruckend – über 191.000.000 Kilometer wurden 2023 bereits geradelt und es werden noch mehr dazu kommen.



3

Digitaler Mängelmelder und Bürgerportal

Es wurde gezeigt: Strukturiertes Datenmanagement, Qualitätssicherung und Öffentlichkeitsarbeit sind wichtig zur Förderung des Radverkehrs. All diese Bereiche wirken zusammen:

- Aus der Qualitätssicherung resultieren meist Anpassungen an der Datenbank – z. B. wenn Mängel behoben werden.
- Wird die Öffentlichkeit beteiligt, ist mit Feedback zu rechnen. Etwaige Meldungen sollten bei den Qualitätskontrollen evaluiert werden – z. B. wenn ein Abschnitt als gefährlich gemeldet wird.
- Aus der Beteiligung der Öffentlichkeit können auch Anpassungsvorschläge resultieren, die nur in die Datenbank aufgenommen werden müssen – z. B. wenn Sanierungen o. ä. erfolgt sind.

Um die Beteiligung der Bürgerschaft möglichst niederschwellig zu gestalten und viele Radfahrende im Landkreis zu erreichen, bietet es sich an, ein passendes Angebot zu schaffen. Wenn Mängelmeldungen nur per Telefon oder Mail möglich sind, ist der Aufwand oft schon zu groß und es wird auf Feedback verzichtet – wer will schon lange nach Ansprechpartnern recherchieren. Damit geht viel Wissen verloren, denn kaum einer kennt den Landkreis so gut, wie die Menschen, die dort täglich unterwegs sind.



Es bietet sich an, an den Radstrecken über eine Möglichkeit der Mängelmeldung zu informieren – das **Bild** zeigt einen entsprechenden Aufkleber für Rohrpfeifen. Wird man vom analogen Aufkleber dann auf ein digitales Portal geleitet, so ist das eine sinnvolle Kombination von On- und Offline-Maßnahmen.

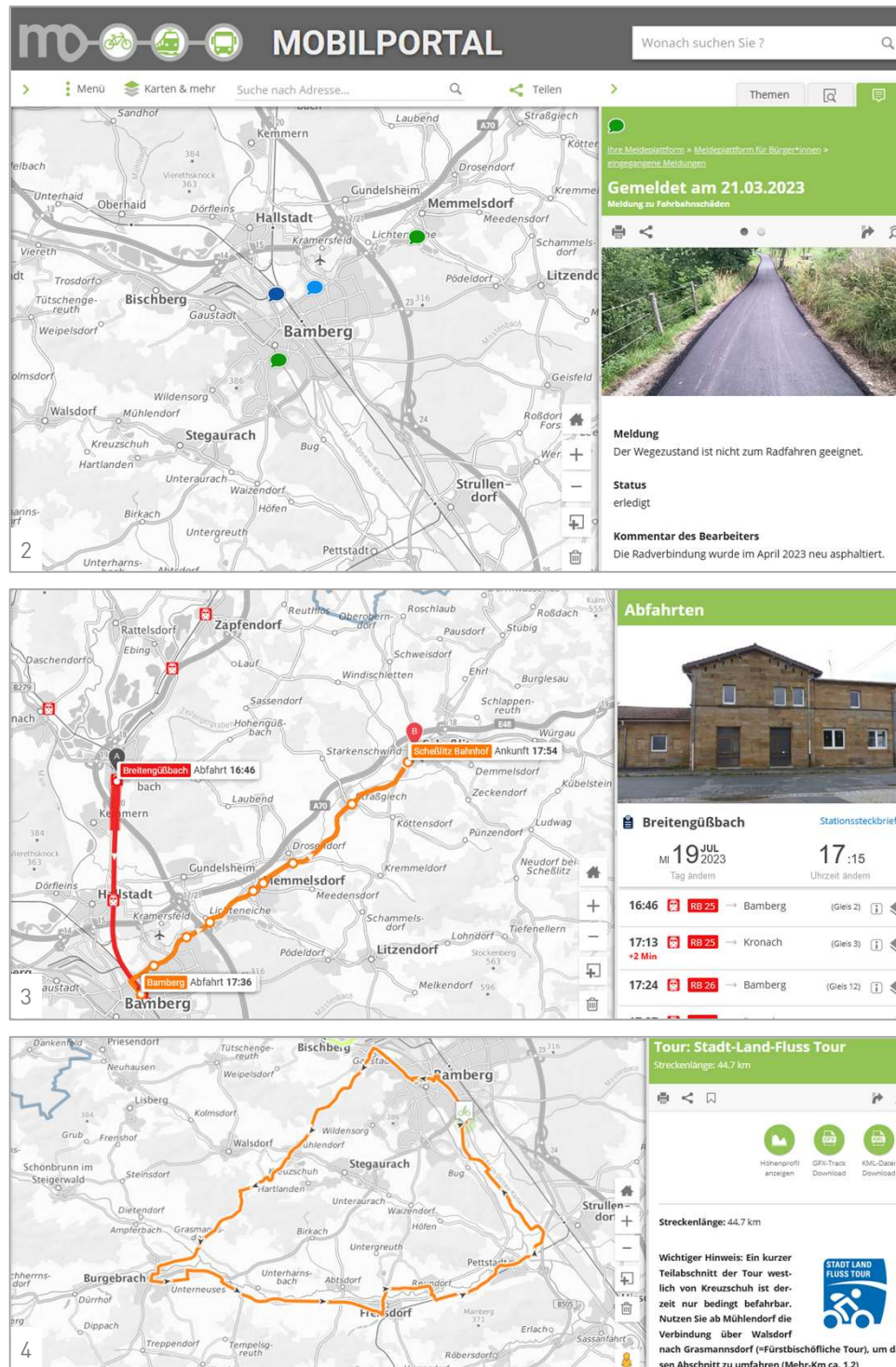
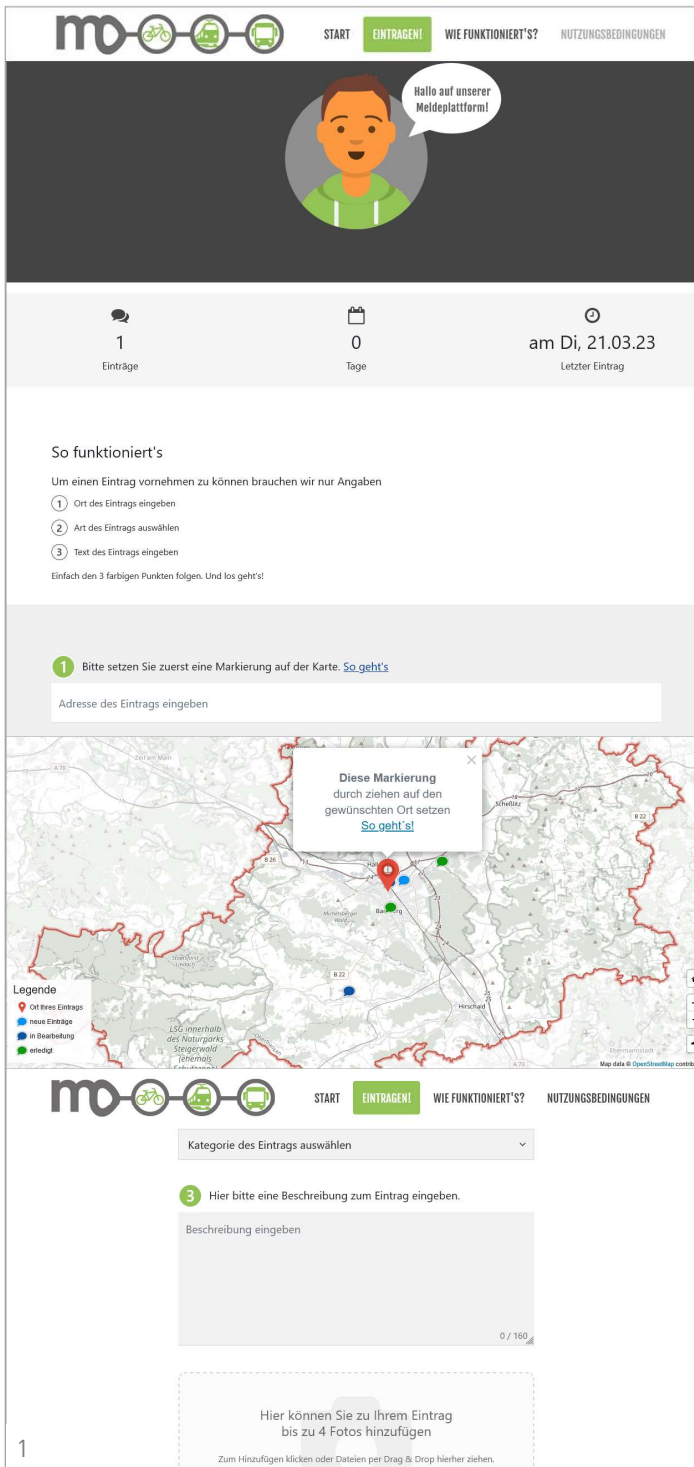
Über die digitale Plattform können Rückmeldungen unkompliziert eingebracht werden und landen direkt beim jeweiligen Ansprechpartner. Wichtig ist dann, dass die Meldungen gesichtet und bearbeitet werden, damit der Radverkehr tatsächlich effektiv gefördert wird.

Wenn Sie sich in der Lage sehen, den Aufwand zu schultern, wäre ein digitaler Mängelmelder ein erster Schritt für den Landkreis. Ggf. können Sie diesen zunächst temporär zur Verfügung stellen, um zu sehen, wie viele Rückmeldungen eingehen und wie Sie die Bearbeitung in den Arbeitsalltag integrieren können.

Sollte sich das Konzept Mängelmelder etablieren, können auch Aufkleber an der Strecke angebracht werden, wie es das Beispiel aus Adelsdorf zeigt. Zudem kann der Ausbau der reinen Meldeplattform zu einem digitalen Bürgerportal angestrebt werden.

Interessant an einer solchen Lösung ist – je nach Anbieter – dass Bürgerinformation, Mängelmelder und Mobilitätsangebote mit weiteren Themen in einer Plattform verknüpft werden können. In einem Bürgerportal könnten neben einem reinen Mängelmelder unter anderem Radwegenetz, Radrouten oder Radparkanlagen im Lkr. Schweinfurt dargestellt werden. Aber auch Ladestationen für Elektrofahrzeuge, ÖPNV-Netzpläne, Bus- und Bahnhaltstellen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Spielplätze, Umleitungen oder Baustellen können eingebunden werden. All das kann dazu beitragen, dass bestehende Infrastrukturen bekannter werden – und das nicht nur im Radverkehr. Das ist Service und Orientierung für viele Bereiche, was unter anderem auch Neubürgern hilft, sich im Landkreis einzuleben. Ein solches Portal wäre damit nicht nur ein Baustein zur Förderung des Radverkehrs, sondern ein Beitrag zum Bürgerservice für den gesamten Landkreis. Wie das beispielsweise umgesetzt werden kann, zeigen die **Bilder auf der nachfolgenden Seite** mit Ausschnitten aus einem Mobilportal des Anbieters Vianovis.

Wichtig an dieser Stelle ist der Hinweis: Ein solches Portal lebt von Aktualität. Sie brauchen jemanden, der für die Verwaltung der Daten zuständig ist und die Informationen aktuell hält. Veraltete und unvollständige Angaben bieten keinen Mehrwert und machen eher einen schlechten Eindruck. Daher ist wichtig, von vornherein klare Prozesse und Verantwortlichkeiten zu definieren.



Die Bilder zeigen ein Beispiel für ein Bürgerportal mit Schwerpunkt Mobilität.

Daten zu Radverkehrsnetzen können ebenso angezeigt werden, wie Fahrradstellplätze oder Carsharing-Stationen. Zudem ist eine einfach zu bedienende Meldeplattform integriert:

Bild 1: Die Meldeplattform ist online erreichbar und einfach zu bedienen. Mit wenigen Klicks können Bürger Feedback geben, das direkt bei den Zuständigen landet.

Bild 2: Die über die Meldeplattform eingebrachten Punkte erscheinen nach Freigabe in der Kartendarstellung. Bearbeitende haben die Möglichkeit, Stellung zu nehmen, Anmerkungen zu kategorisieren und den Status entsprechend anzupassen.

Bild 3: Auch ÖPNV-Fahrpläne und -Verbindungen sind enthalten und zeigen sowohl die üblichen Fahrpläne als auch Verspätungen etc.

Bild 4: Für umfassenden Service können auch Radtouren, inklusive Bilder und Videos hinterlegt werden. Auch die Anzeige von Höhenprofilen und der Download von GPX-Tracks ist möglich.

4.9 Koordinierungsstelle Radverkehr

Die Förderung des Radverkehrs ist eine dauerhafte und langfristige Aufgabe, daher ist es sinnvoll, eine koordinierende Stelle im Landkreis für alle Fragen rund um den Radverkehr zu schaffen. Diese begleitet die Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes.

Für eine effiziente Zusammenarbeit sollten auch die Gemeinden Ansprechpartner im Themenfeld Rad festlegen. So etabliert sich ein kreisweites Netzwerk Radverkehr. Regelmäßiger Austausch zwischen Gemeinden, Baulastträgern, Radbeauftragten, Politik und weiteren Akteursgruppen wird dadurch strukturiert gefördert.

Koordinierungsstelle Radverkehr

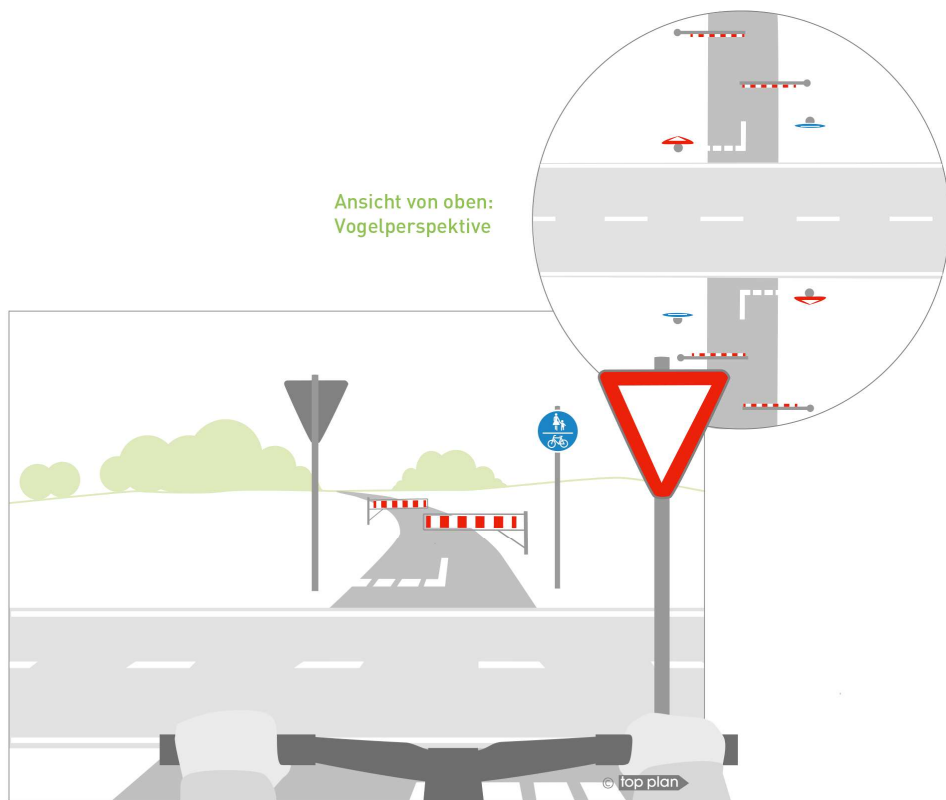
Die vorhergehenden Ausführungen zeigen: Die Förderung des Radverkehrs ist ein umfassendes Thema und erfordert personelle Kapazität. Häufig wird Radverkehr als Themenbereich in anderen Abteilungen der Verwaltung, wie Wirtschaftsförderung, Regionalentwicklung, ÖPNV oder Klimaschutz mitbetreut. Da all diese Abteilungen aber auch andere Aufgabengebiete haben, ist Radverkehr in vielen Fällen nur Beiwerk, kein prioritärer Bestandteil des Arbeitsalltags. Betrachtet man allerdings den Stellenwert, den umweltfreundliche Mobilität in den vergangenen Jahren erlangt hat, ist es unerlässlich einen festen, dauerhaften Ansprechpartner in der Verwaltung zu haben, der sich mit der Förderung des Radverkehrs auseinandersetzt. Im Landkreis Schweinfurt wurde daher die Stelle der Radverkehrsbeauftragten geschaffen.

Die Aufgabenbereiche sind vielfältig – das zeigen die gesetzten Zielsetzungen zur Förderung des Radverkehrs. In fast jedem Themenbereich ist es sinnvoll, dass die Gesamtkoordination zentral erfolgt. So ist der Überblick gesichert und bei Bedarf kann steuernd eingegriffen werden. Die Radverkehrsbeauftragte hat damit eine relativ komplexe Schnittstellenfunktion. Wichtig ist, um den Überblick zu wahren, die klare Definition und Kommunikation der Zuständigkeit: Was kann die Verantwortliche für Radverkehr leisten und was vielleicht auch nicht?

Die Radverkehrsbeauftragte des Landkreises sollte sich auf Ebene der Verwaltung um die Belange der Radfahrenden kümmern und sich mit Straßenbauasträgern und Interessensgruppen vernetzen. So kann dafür gesorgt werden, dass z. B. auch bei Verkehrs- und ÖPNV-Planungen der Radverkehr mit bedacht wird und es eine koordinierende Schnittstelle im Verwaltungsapparat gibt. In diesem Zuge ist auch die Umsetzung des Alltagsradwegekonzeptes und der enthaltenen Zielsetzungen ein wichtiger Aspekt. Innerhalb der Landkreisverwaltung ist zudem eine Vernetzung des Radverkehrs mit den Aufgaben von Tiefbauabteilung, Regionalentwicklung, ÖPNV, Tourismus und den Verantwortlichen für Öffentlichkeitsarbeit notwendig.



Abb. 25: Aufgabenspektrum Radverkehrsbeauftragte



Gemeinden und Baulastträger stehen immer wieder vor denselben Herausforderungen. Ein regelmäßiger Austausch kann helfen, gemeinsam Lösungen zu erarbeiten. So können Musterlösungen (wie z. B. im [Bild oben](#)) erarbeitet werden, die allen zur Verfügung stehen. Auch Sammelbestellungen etc. können in einem gemeinsamen Netzwerk besser koordiniert und umgesetzt werden.

Ein Hinweis an dieser Stelle: Die Radverkehrsbeauftragte kann nicht im Alleingang alle Empfehlung abarbeiten und umsetzen. Die Baulastträger bleiben zum Beispiel weiterhin in der Pflicht, wenn es zu Baumaßnahmen kommt. Vielmehr ist die Verantwortliche für Radverkehr als Koordinatorin und Ansprechpartnerin zu begreifen.

Auch auf kommunaler Ebene ist es wichtig, dass Radverkehr bei zukünftigen Planungen (z. B. Bauleitplanung) berücksichtigt wird. Eigene Radverkehrsbeauftragte wird es allerdings eher in Städten und größeren Gemeinden geben. Dennoch sollten in den Gemeinden feste Ansprechpersonen definiert werden, die für die Belange des Radverkehrs zuständig sind und mit der verantwortlichen Stelle des Landkreises kooperieren. Die genaue Ausgestaltung kann flexibel sein – wo in großen Städten eigene Radverkehrsbeauftragte eine gute Lösung sind, ist für kleine Gemeinden z. B. eine Ansprechperson beim Bauamt oder der Bürgermeister oder die Bürgermeisterin selbst sinnvoll. Wichtig ist, DASS es feste Ansprechpersonen gibt, damit das Thema Radverkehr nicht in den Verwaltungsstrukturen untergeht.

Vielerorts hat es sich in diesem Zusammenhang auch bewährt, ein Netzwerk rund ums Thema Radverkehr aufzubauen. Im Rahmen von gemeinsamen Treffen, runden Tischen etc. treffen sich Interessierte und Belangsträgerinnen und -träger, tauschen sich aus und können so vom Wissen der anderen profitieren. Auch für den Landkreis Schweinfurt würde es sich anbieten, ein solches Netzwerk ins Leben zu rufen und zu verstetigen.

4.10 Baumaßnahmenunabhängiges Budget Radverkehr

Um die dargestellten Zielsetzungen umzusetzen und die Handlungsfähigkeit im Bereich Radverkehr zu sichern, wird ein entsprechendes Budget für Radverkehrsmaßnahmen bereit gestellt. Dieses soll vorrangig nicht für ohnehin geplante Baumaßnahmen genutzt werden, sondern zur darüber hinausgehenden Förderung des Radverkehrs.



Bild: Sprühmarkierungen auf Radwegen sind eine Möglichkeit, dem Radverkehr mehr Präsenz in der Öffentlichkeit zu verleihen. Das Aufbringen ist unkompliziert und je nach Farbwahl halten die Markierungen mehr oder weniger lange. Die Anschaffung von Schablonen und Kreidespray ist ein überschaubarer finanzieller Aufwand, der beispielsweise über ein Radverkehrsbudget gedeckt werden könnte.

Sicherung Budget

Die vorhergehenden Ausführungen zeigen: Die Förderung des Radverkehrs bringt einigen Aufwand mit sich. Einerseits für die Baulastträger, andererseits auch für die Radverkehrsbeauftragte. Wichtig ist, für all die Ansätze und Möglichkeiten, die die einzelnen Zielsetzungen mit sich bringen, handlungsfähig zu bleiben. Zum einen sind die zeitlichen Kapazitäten nötig, um die einzelnen Themen anzugehen. Zum anderen sind auch entsprechende finanzielle Mittel notwendig, um Maßnahmen umzusetzen.

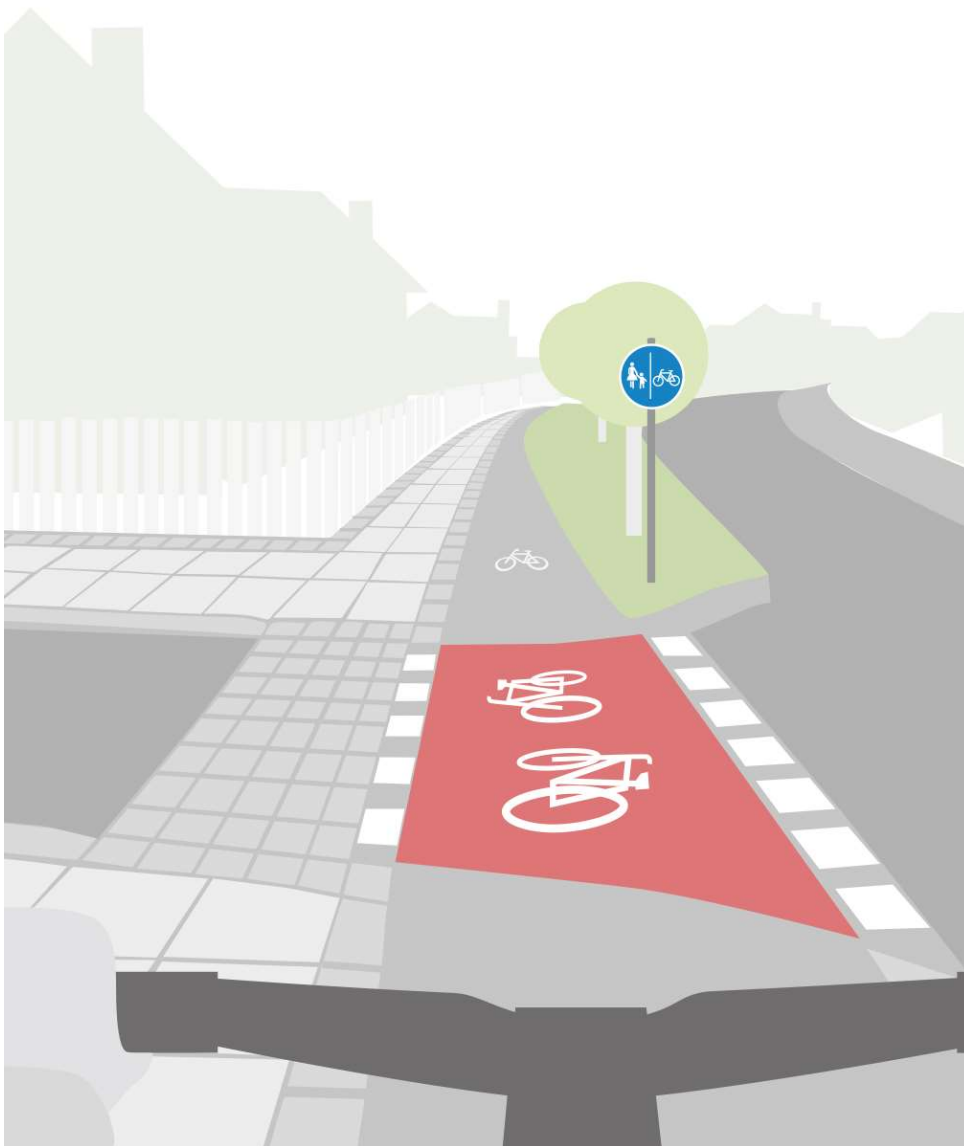
Kampagnen, Marketing, Beratung und Unterstützung bei Fachfragen, Veranstaltungen etc. erfordern ein finanzielles Fundament. Die Arbeit der Radverkehrsbeauftragten wird erleichtert, wenn nicht jede Maßnahme und jede kleine Verbesserung im Einzelnen frei gegeben werden muss, sondern wenn ein Grundstock an Finanzmitteln zur Verfügung steht, der genutzt werden kann.

Wichtig ist, dass nicht ohnehin geplante Baumaßnahmen über dieses Budget abgedeckt werden. Das ist auch kaum möglich, da Baumaßnahmen von den Baulastträgern eingetaktet werden und dabei in der Regel auch die Finanzierung berücksichtigt wird. Zudem sind Baumaßnahmen meist so kostspielig, dass sie ein etwaiges Radverkehrsbudget komplett verschlingen würden. Daher die Empfehlung: Stellen Sie ein baumaßnahmenunabhängiges Budget zur Förderung des Radverkehrs bereit, das die Handlungsfähigkeit der Radverkehrsbeauftragten sichert.

Das Budget sollte auch für die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen der Gemeinden zugänglich und abrufbar sein. Dazu muss ein sinnvolles Vorgehen, das alle Beteiligten mittragen, erarbeitet werden. In anderen Gegenden hat es sich beispielsweise etabliert, dass die Gemeinden einfache Förderanträge für ihre Maßnahmen einreichen können (max. eine A4 Seite) und so Zugriff auf das Radverkehrsbudget erhalten.

Ergänzend sollten natürlich auch weitere Förderoptionen in Betracht gezogen und wann immer möglich genutzt werden.

5. Fazit und Ausblick



Grafik: Die Förderung des Radverkehrs hat viele Aspekte. Wichtig ist, fokussiert und zielstrebig an Maßnahmen zu arbeiten, dann können schon kleine Veränderungen wie Markierungen große Wirkungen haben.

Fazit

Betrachtet man die Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes, entsteht ein interessanter Eindruck vom Thema Radverkehr im Landkreis Schweinfurt. Es lassen sich diverse positive Eindrücke ableiten, aber auch ungenutzte Potentiale und Entwicklungsmöglichkeiten sind vorhanden. Zusammenfassend ergibt sich folgendes Bild:

Das ist gut im Landkreis Schweinfurt:

- ✓ Separat geführte Radwege
- ✓ Wegführungen auf wenig befahrenen Straßen und Wirtschaftswegen
- ✓ Gut ausgeschildertes Freizeitradwegenetz
- ✓ Asphaltierung vieler Wege
- ✓ Bodenmarkierungen zur klaren Führung in einigen Gemeinden

Hier gibt es noch Entwicklungspotential:

- ✗ Radführungen und Überleitungen, die flüssiges Fahren verhindern
- ✗ Häufig keine Radverkehrsführung innerorts
- ✗ Wenige dezidierte Führungsformen für Radfahrende (außer Geh- und Radwegen)
- ✗ Wegepflege teilweise mangelhaft
- ✗ Problem- und Gefahrenstellen (Poller, Straßenquerungen, unübersichtliche Stellen etc.)

Nun ist es am Landkreis, den Gemeinden und den Baulastträgern die Ergebnisse zu nutzen, Empfehlungen umzusetzen, an den Maßnahmen zu arbeiten und die Umsetzung der Zielsetzungen zu forcieren.

Ausblick

Erstellung eines abgestimmten Wegenetzes für den Alltagsradverkehr im Landkreis Schweinfurt

Mit diesem Auftrag sind wir in das Projekt gestartet und haben uns auf den Weg gemacht, den Radverkehr im Landkreis gemeinsam mit Ihnen auf den Prüfstand zu stellen. Heute können Sie und wir mit Stolz auf die vergangenen Monate blicken.

Vielfältige Eindrücke und Informationen, positive Begebenheiten und Entwicklungspotentiale konnten wir in dieser Zeit sammeln und für Sie aufbereiten. Auch der persönliche Austausch in Form von Workshops, Treffen und Videotermine war überaus produktiv und es ist erfreulich zu sehen, wie viel Engagement hinter dem Projekt steckt und wie Landkreis und Gemeinden gemeinsam daran arbeiten, etwas zu bewegen.

Unser Auftrag geht nun zwar zu Ende, doch soll das kein Ende sein. Vielmehr ist ein Anfang getan – nun liegt es an Ihnen: Machen Sie sich auf den Weg und entwickeln Sie den Radverkehr weiter. Als Landkreis, Gemeinde, Baulastträger, mit den Einwohnerinnen und Einwohnern und weiteren Belangträgern haben Sie die Chance, den Radverkehr nachhaltig zu fördern und einen Beitrag zur umweltfreundlichen Mobilität zu leisten.

Das Spektrum an Maßnahmen ist breit gefächert und eine Kooperation von Vertretern aus Politik und Administration ist ein wichtiger Schritt, um Ideen, Wünsche und Belange zu strukturieren und weiterzuverfolgen.

Nun gilt es, aktiv zu bleiben und die einzelnen Punkte Schritt für Schritt aufzuarbeiten. Denn Radverkehr kann einen großen Beitrag zur Verkehrswende und zur Zufriedenheit der Menschen leisten – jetzt und in Zukunft.

Lassen Sie diesen Bericht nicht das Ende sein, halten Sie es mit Amelia Earhart und packen Sie es an:

„Der effektivste Weg etwas zu tun, ist es zu tun.“



Ein Herz für Radler.

